



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R77:1979

**Bostad — arbete —
samhälle**

**Möjligheter och restriktioner
vid samlokalisering**

**Kerstin Bodström
Bjarne Lindström
Thomas Lundén**

Byggforskningen

TEKNISKA HÖRSKOLAN I LUND
SEKTÖREN FÖR VÄG- OCH VATTEN
TEKNIK

R77:1979

BOSTAD - ARBETE - SAMHÄLLE

Möjligheter och begränsningar vid samlokalisering

Kerstin Bodström
Bjarne Lindström
Thomas Lundén

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 770097-2
från Statens råd för byggnadsforskning till Kulturgeografiska
institutionen vid Stockholms universitet.

I Byggforskningsrådets rapportserie redovisar forskaren sitt anslagsprojekt. Publiceringen innebär inte att rådet tagit ställning till åsikter, slutsatser och resultat.

R77:1979

ISBN 91-540-3047-1

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

LiberTryck Stockholm 1979 954685

INNEHÅLL

A	SAMMANFATTNING	
B	THOMAS LUNDÉN: BOSTAD - ARBETE - YRKE - TRANSPORT	
0	Synsätt	11
1	Bostad - ur samhällets synpunkt	12
2	Bostad - ur individens synpunkt	12
3	Bostadsområdet - ur samhällets synpunkt	13
4	Bostadsområden - ur individens synpunkt	14
5	Arbetsplatsen - ur samhällets synpunkt	14
6	Arbetsplatsen - ur individens synpunkt	15
7	Arbetsområden - ur samhällets synpunkt	15
8	Arbetsområden - ur individens synpunkt	17
9	Transporter - ur samhällets synpunkt	17
10	Transporter - ur individens synpunkt	19
11	Samhällets kontroll över individers, företags och fysiska företagslokalisering	19
12	Individens kontroll över samhällets, företags och fysiska företagslokalisering	20
13	Yrkets betydelse för matchningen av bostad och arbetsplats - ur samhällets synpunkt	21
14	Yrket - ur individens synpunkt	21
15	Matchning bostad - arbetsplats. Samhällets synpunkt	22
16	Matchning bostad - arbetsplats ur individens synpunkt	23
17	Matchningen bostad - arbetsplats. Individ - samhälle	23
18	Samordningen mellan individens och samhällets behov av tillverkning och förbrukning	25
	Litteratur	26
C	BJARNE LINDSTRÖM: SAMLOKALISERING AV ARBETE OCH BOENDE: SAMHÄLLELIGA FÖRUTSÄTTNINGAR	
1	Introduktion	29
2	Inledande problemanalys	37
3	Grundläggande samhällsstrukturella förutsättningar för lokalisering av arbete och boende	41
4	Offentlig planering: territorier och sektorer	55
5	Rumslig samordning av arbetsplatser och bostäder: restriktioner - eller möjligheter?	65
6	Litteratur	75
D	KERSTIN BODSTRÖM: BOSTAD - ARBETE. PLANERING OCH RESULTAT I STOCKHOLMSREGIONEN	
0	Inledning	84
1	Samlokalisering av bostäder och arbetsplatser som planeringsmål - korta exemplifieringar ur officiella planer	87
2	Persontransporterna i relation till målet om samlokalisering av bostäder och arbetsplatser	93
3	Möjligheterna att påverka bostads- och arbetsplatslokaliseringen	101
4	Organisatoriska hinder för en samordnad planering av bostäder, arbetsplatser och kommunikationer	108
5	Balansen mellan arbetsplatser och bostäder - till antal, till typ, i tid	109

INNEHÅLL (forts.)

6	Individens benägenhet och begränsningar att utnyttja närhet mellan bostad och arbetsplats	121
7	Avslutning	143
	Nothänvisningar	145
	Litteratur	151

SAMMANFATTNING

Syfte, resurser och arbetssätt

Projektet "Samlokalisering av individens bostad och arbetsplats. Möjligheter och restriktioner" påbörjades hösten 1977. Syftet var att söka klarlägga sambanden mellan individernas val av bostad och arbetsplats och samhällets planering av bostäder och arbetsplatser. Problemets bakgrund var ökningen i arbetspendling med bil och kollektiva transportmedel i storstäderna som nått en nivå, där klara trängsel- och miljöproblem uppstått. Planerare och politiker påpekade den ojämna fördelningen av arbetsplatser över Storstockholm, och i arbetet med regionplaneringen presenterades två förslag till lokaliseringsmönster som, trots att de båda ansågs leda till bättre pendlingsförhållanden för den enskilde, grundades på två egentligen oförenliga värderingar om individens val av bostadsort och arbetsplats.

Vår rapport är ett försök att ur tre olika utgångspunkter diskutera problemet. Våra resursramar och angreppssätt har varierat.

Thomas Lundén har som handledare inte haft någon betald tid anslagen till projektet. Bidraget består av en diskussion av de fysiska och sociala begränsningar och beroenden som utmärker varje beståndsdel i - komplexet arbete - bostad - yrke - transport sett ur individens och samhällets synpunkt.

Diskussionen är endast i liten utsträckning litteraturbaserad. Thomas Lundén har även i samråd med övriga författare skrivit sammanfattningen.

Bjarne Lindström har i projektet arbetat ett år som forskarassistent. Metoden har omfattat inläsning, analys och presentation av problemets utveckling i ett allt mer rollspecialiserat samhälle. Den största metodsvårigheten består i ämnets komplexitet. Litteraturen om bostadsbyggande, företagslokalisering och yrkesspecialisering är mycket omfattande, liksom den mycket allmänna diskussionen om samhällsstruktur och organisationsutveckling.

Kerstin Bodström har använt 3 månaders tjänstledighet för att handleda och sammanställa delvis redan pågående undersökningar (för seminarieuppsatser) av samordning eller bristande samordning mellan arbetsplats-etablering och bostadsutbyggnad i Storstockholsregionen. Metoden har varit allmänt samhällsvetenskaplig: insamling av data kring relationen arbetsplats - i form av flyttningar och resmönster - och analys av erhållna resultat. Arbetssättet med handledda studentarbeten har fördelen av ett nära förhållande mellan insamling, bearbetning och rapportering, men störs ofta av uppsatsgruppens osäkra situation. Vissa igångsatta uppsatsarbeten kan avstanna eller helt förändras i sin inriktning.

Arbetsätt och ansvarsfördelning har betingats av respektive författares resurser inom projektet. Under arbetets gång har vi läst och diskuterat varandras utkast, men var och en är ensam ansvarig för sitt bidrag, och vi har inte strävat efter att ge en entydig bild av problemet.

Resultat

Thomas Lundén: Bostad - arbete - yrke - transport.

Företeelserna bostad - arbete - yrke - och transport kan var för sig ses som planeringsproblem på två (egentligen fler) nivåer: individnivå och samhällsnivå. Bostad och arbetsplats kan dessutom betraktas som enskilda företeelser eller som delar i en större mängd (bostadsområden, arbetsområden). För varje företeelse och varje nivå existerar ett antal specifika beroenden och begränsningar med avseende på läge i landskapet och möjligheter att påverka läge och utformning.

Bostad och arbetsplats har, trots ett gemensamt ursprung mycket olika läges- och länkingsberoenden. Den största skillnaden ligger dock i samhällets respektive individens möjligheter att påverka dess lokalisering.

Transporter är ett sätt att föra samman olika föremål och aktörer i en produktion. Persontransporter är särskilt känsliga och förekomsten av konkurrerande transportslag och -intressen försvårar en medveten styrning av personresornas längd och riktning.

Utbildning och yrke, eller snarare samordningen mellan förkunskaper och yrkesyppgift bidrar till att göra individens val av arbetsplats mer beroende av företagets uppsättning av yrkesroller än av dess läge i förhållande till bostaden.

Tillsammans bildar företeelserna ett komplicerat nätverk av beroenden, som försvårar alla försök att med styrning av en eller två faktorer skapa kortare arbetsresor. En verksam ändring fordrar troligen ganska hårda ingrepp i familjens valfrihet till bostad och arbete. Detta är i första hand en politisk-moralisk fråga, inte ett tekniskt lokaliseringsproblem.

Bjarne Lindström: Samlokalisering av arbete och boende.

1. Samordningen av bostäder och arbetsplatser är delvis ett skalproblem. Om samhällsmålet är att skapa en rumslig samordning på lokal nivå krävs en kvantitativ samlokalisering av bostäder och arbetsplatser. Om samhällsmålet skärps till individuell samordning mellan bostad och arbete, krävs en långtgående strukturell samlokalisering. Individen måste då ha reella möjligheter att få ett lämpligt arbete nära hemmet.

2. Samhället har en rumslig dimension. De aktiva elementen i samhälls-omdaningen är dock inte i första hand rumsliga. En förklaring av lokaliseringsförändringen kräver därför en analys av den allmänna samhällsförändringen, inklusive den offentliga planeringens verksamhet.

3. Samhällsförändringen består av en ökande arbetsfördelning och byteshushållning. I och med kapitalismen delades ägande, produktion och konsumtion. Boendet, som är knutet till konsumtion, skildes därmed från det betalda arbetet. Denna samhällsförändring fick snart rumsliga konsekvenser

på så sätt att transportmedel utvecklades, som underlättade upplösningen av banden mellan bostad och arbetsplats. Som en följd av detta utvecklades två skilda system av organisationer kring boendet respektive arbetet. Dessa två system utvecklade var för sig ett förhandlingsmönster som förstärker de rumsliga separationseffekterna.

4. Offentlig rumslig planering bedrivs på två funktionellt olika sätt: Sektorieell planering bedrivs i syfte att samordna företeelser av en viss typ, till exempel boende, oavsett läge eller förhållande till andra typer av företeelser, till exempel arbete. Territoriell planering syftar till att inom ett område samordna alla företeelser.

För båda planeringssätten gäller att ingen enhet i sig kan planera samhällsoptimalt. Territorieplaneringen är visserligen sektorövergripande men den är samtidigt begränsad till en rumslig bestämning, möblering av olika samhällsfunktioner, utan att myndigheten direkt ingriper i överordnade samhällsförhållanden. För arbete - boendefrågan gäller särskilt att kommunerna endast har begränsade möjligheter att planera arbetsplatsernas antal, läge och typ.

5. Vilka möjligheter finns, trots alla restriktioner att samordna boende och arbete? Ett sätt är att genom en mycket omfattande samhällsförändring återknytta individens förhållande mellan produktion och boende. Detta förutsätter alla representativa funktioners, även statsmaktens och planeringens bortdöende.

En enklare utväg är att förändra den organisatoriska uppbyggnaden. Detta kan ske på två sätt: Territorieplaneringen främst på lokal nivå kan förskjutas mot att i högre grad omfatta även den överordnade, icke rumsliga samhällsstrukturen. Sektorplaneringen kan samordnas med avseende på bostäder och arbete - med andra ord en central styrning även över arbetsplatssektorn.

Dessa två senare förslag är inte problemfria. Exempel från planekonomier utomlands visar att samordningsproblemen mellan arbete och bostad inte har försvunnit i och med att "samhället" kontrollerar båda sektorerna.

En tredje utväg är att inom ramen för den existerande offentliga planeringsapparaten, genom en ytterligare utbyggnad av olika former av inomregionalt verkande bidrag och regleringar söka påverka arbetspendlingen i önskad riktning. Sådana åtgärder får knappast annat än marginella effekter på förhållandet mellan arbete och boende.

Kerstin Bodström: Arbete - bostad. Planering och resultat i Storstockholm.

0. Korta restider har sedan länge varit ett av många planeringsmål i Storstockholm, men detta delmål har kommit till korta mot andra önskemål.

1. I Storstockholms planer under 1930 och 40-talet understryks det kollektiva transportnätet som en lösning på pendlingsproblemet. 1950-talets stora förstäder inom Stockholm - Vällingby och Farsta - planerades med närliggande arbetsområden. I regionplanearbetet under 1960-talet framhölls vikten av en samlad arbetsmarknad, länkad till bostäderna med goda transportnät. Delvis som en reaktion mot detta uppstod 1970-talets debatt i vilken närbelägenhet framhölls.

2. Ordnade kollektiva persontransporter var länge en förutsättning i förortsbyggandet. Arbetsresor har med få undantag betraktats som ett trafiktekniskt problem, inte som ett strukturproblem. Trots att man sedan 50-talet - delvis på grund av utrymmebrist i innerstan - planerat arbetsområden i Stockholms förorter, har förhållandet mellan närarbetsplatser och en effektiv förbindelse till innerstaden aldrig diskuterats. I förslagen till 1978 års plan uppfattas ofta båda som rättigheter, trots att de delvis strider mot varandra. Trafik är lätt att mäta och att påverka och har därför ägnats stort utrymme i planarbetet.

Utflyttning av större arbetsplatser till förorter gynnar - under hittillsvarande förhållanden - bilismen. Särskilt bilberoende är de små perifera orterna i regionen. Bilpendlingen är inte nödvändigtvis låg i kommuner med hög inpendling.

3. Samhället, i form av kommunen, har större kontroll över bostäderna än över arbetsplatsernas läge och placering. Samordning i nyproduktion mellan bostad och arbetsplats kräver att samordningen är det viktigaste planeringsmålet eller att den inte står i konflikt med andra mål. Dessutom krävs att det kommande arbetsplatsutbudet är känt. Planeringen av redan existerande anläggningar möter ännu större problem.

I det kommunalt beslutade bostadsbyggandet i Storstockholm finns få exempel på att just denna samordning satts i första rummet. Många andra mål, främst krav på viss social fördelning, står i konflikt med samordningsmålet. Arbetsplatsutbudet är nästan aldrig känt vid plantillfället. Inte ens då arbetsplatsen varit offentligt lokaliserad (Huddinge sjukhus) har en effektiv samordning av de anställdas bostads- och arbetsplatsförhållanden uppnåtts. En komplikation till osäkerheten om etablering är företagens ökande markbehov, som snarast har negativt samband med deras personalbehov. Vidare kan ökat inflytande från personalen försvåra offentliga myndigheters möjlighet att lokalisera arbetsplatser. I planarbetet tycks idén om lokal arbetsförsörjning ha ägnats större tid än diskussionen om möjligheterna att uppnå detta mål.

4. Bristen på samordning i utvecklingen av arbete, bostad och transport är till stor del ett organisatoriskt fenomen (se Lindström och Lundén). Varje sektor (i icke rumslig betydelse) har sitt specifika kluster av organisationer. Inom varje kluster finns flera viktiga delgrupper. Inom transportväsendet råder en viktig skillnad mellan å ena sidan vägbyggande och -förvaltning och å den andra kollektiv transport. Dessa delsektorer är beroende av varandra (busstrafik) men samtidigt konkurrerande (bilism - spårbundna transporter).

5. Samordningen är till stor del en skalfråga. Obalans mellan boende och arbetande norr respektive söder om innerstaden har påtalats länge, men denna skalnivå har "kommit bort" i de sista årens debatt. Sektorerna är utvecklade längs transportlinjerna och fungerar i stor utsträckning som lokala pendlings- och kunskapsregioner. Kommunerna har under senare tid uppfattats som lämpliga lokala områden över vilkas gränser pendlingen bör minimeras. Bortsett från att de är beslutsterritorier är det svårt att finna rationella argument för denna ståndpunkt. Arbetsplatskvoter beräknade kommunvis är en missvisande mätare av pendling. Stadsdelsgupper och stadsdelar har en klar funktionell motivering för pendlingsbalans (gång- och cykelavstånd) men undersökningar om lämplig storlek och sammansättning saknas. Andra faktorer - tunnelbanan, tröskelvärden för investeringar - har bestämt storleken. Lägre geografiska nivåer har främst diskuterats som en lämplig skala för blandning av bostäder och arbetsplatser, där omväxlande miljö och de boendes kontakt med produktion värderats högre än pendlingsförkortningen.

Begreppet "balans" eller "lokal försörjning" är oklart. Den enkla kvoten mellan antal arbetande och antal boende arbetsverksamma per kommun är mycket olika över Storstockholm. Det är osäkert om kommunerna har något ekonomiskt eller annat intresse av att förändra kvoterna.

Om kravet på "balans" skärps till att omfatta typ av arbete - typ av bostad, visar det sig att sådana mål aldrig är uppställda i planeringen. Detta orsakas dels av bristande kunskap, dels av samhällsideologiska betänkligheter.

Tidsmässigt är utbyggnaderna ofta illa anpassade till varandra. För individen tillkommer problemet att genom arbetsplats- och/eller bostadsbyte minska pendlingsavståndet. Detta är ett tekniskt problem, men även en fråga om värdering av t ex bostadens kvalitet och familjens övriga kontaktpunkter mot närhet till jobbet.

6. Individens val av bostad och arbetsplats begränsas förutom av pendlingsavstånd även av yrke, relationen lön/boendekostnad, övriga familjemedlemmarnas krav samt av kunskaperna om regionens utbud.

Både bostaden och arbetsplatsen påverkas dessutom av ett antal krav på utformning och egenskaper, som konkurrerar med individens eventuella önskemål om närhet. Intervjuundersökningar tycks tyda på att andra värderingar än restidens längd väger tyngst - men svårigheten att få realistiska motiveringar till ett så komplext beteende som boende och arbetsval är uppenbara. Det finns emellertid ett klart socialt mönster i pendlingen - hög specialisering minskar möjligheten till arbetsortsval och ökar kanske värderingen av arbetets art i förhållande till dess läge,

BOSTAD - ARBETE - YRKE - TRANSPORT

Thomas Lundén

INNEHÅLL

0	Synsätt	11
1.	Bostad - ur samhällets synpunkt	12
2.	Bostad - ur individens synpunkt	12
3.	Bostadsområdet - ur samhällets synpunkt	13
4.	Bostadsområden - ur individens synpunkt	14
5.	Arbetsplatsen - ur samhällets synpunkt	14
6.	Arbetsplatsen - ur individens synpunkt	15
7.	Arbetsområden - ur samhällets synpunkt	15
8.	Arbetsområden - ur individens synpunkt	17
9.	Transporter - ur samhällets synpunkt	17
10.	Transporter - ur individens synpunkt	19
11.	Samhällets kontroll över individers, företags och fysiska företags lokalisering	19
12.	Individers kontroll över samhällets, företags och fysiska företags lokalisering	20
13.	Yrkets betydelse för matchningen av bostad och arbetsplats - ur samhällets synpunkt	21
14.	Yrket - ur individens synpunkt	21
15.	Matchning bostad - arbetsplats. Samhällets synpunkt .	22
16.	Matchning bostad - arbetsplats ur individens synpunkt	23
17.	Matchningen bostad - arbetsplats. Individ - samhälle	23
18.	Samordningen mellan individens och samhällets behov av tillverkning och förbrukning	25
	Litteratur	26

0. Synsätt

Förhållandet mellan bostad och arbetsplats är samtidigt ett förhållande mellan fysiska förutsättningar och mänskliga behov. Varje bostad och varje arbetsplats är ett fysiskt rum, avpassat efter några få människors behov av att skyddas, vila, äta eller av att tillverka föremål eller bearbeta symboler. I en annan skala är varje arbetsplats och bostad en del av ett större fysiskt och organisatoriskt system, bostads- och arbetsområden med hårda läges- och utformningskrav. Den av människan byggda fysiska konsumtions- och produktionsmiljön kräver vidare, för att fungera, individers anpassning i utbildning och rörlighet. Olikheten mellan arbete och boende, mellan arbets- och bostadsområden och mellan samhällets och individens syn och ansvar, är en grundorsak till den rumsliga åtskillnaden mellan individens bostad och arbetsort.

Den följande diskussionen är uppdelad i ett antal moment. Varje delproblem ses först ur samhällets, sedan ur individens synpunkt. Denna skillnad bygger på uppfattningen att individ och organisation delvis har olika mål och angreppsmöjligheter, även om de är oupplösligt förenade i varje samhälle. Samtidigt görs en uppdelning i olika sociala och fysiska funktionstyper (bostad, arbetsplats, transport, yrke) varvid bostad och arbetsplats ses i två olika skalor. I slutavsnittet diskuteras kortfattat sambanden mellan alla ingående faktorer och företeelser.

Disposition numren anger momentets nummer

	Bostad	Bost.omr.	Arb.pl.	Arb.omr.	Transp.	Lokal.	Yrke	Samord.
Samhälle	1	3	5	7	9	11	13	15
Individ	2	4	6	8	10	12	14	16

1. Bostad - ur samhällets synpunkt

Bostadspolitikens mål är - förenklat - att erbjuda människorna bostäder av god standard till "självkostnadspris". Genom individuellt riktade subventioner ges låginkomsttagare möjlighet att uppnå en bättre boendestandard än vad inkomsten räcker till. Fördelningen av hustyper, upplåtelseformer m m är en kommunal angelägenhet utan ensriktade samhällsmål.

Fördelningen av boende i existerande bostäder är i huvudsak oreglerad. Fördelningsmål kan i vissa fall uppnås indirekt, t ex genom val av hustyp eller upplåtelseform eller - sällsynt - genom selektiv bostadsförmedling. Fördelningsmålen är i de flesta fall rumsligt-sociala, dvs man eftersträvar en viss social fördelning inom ett visst bostadsområde. I några fall har detta mål varit kopplat till verksamheter utan direkt sammanhang med boendet, t ex med tjänster (servicehus). Fördelningsmålen har däremot i allt mindre utsträckning varit kopplade till arbetsplatsfördelningen. I återstående samhällen av brukskaraktär har bostäderna i ökande grad kommunaliserats och frikopplats från arbetsstället. Ur förvaltningssynpunkt är den senare åtgärden förståelig, eftersom den tillåter större följsamhet till efterfrågan på specifika boendeformer och boplatser.

2. Bostad - ur individens synpunkt

Boendet är nära knutet till familjen som samlevnadsform. Hemmet är den geografiska orten för familjeliv, och bostaden är därför utrustad för familjens behov. Men familjen kan och måste förändras medan bostaden endast delvis kan anpassas till ändrade behov. Bostadsbeståndet har en lokalisering inverkan på människorna på så sätt att nya bostäders utformning, läge och status påverkar inflyttarnas sammansättning, men efter inflyttning blir de boende vanligen mer rörliga. De är dessutom ojämnt rörliga - av flera orsaker:

1. Vissa boende har bättre översikt av bostadsmarknaden och bättre möjlighet att förverkliga sina mål för boendet
2. Dessa mål varierar även socialt

En komplikation härvidlag är att befolkningens sociala sammansättning ingår som en del i vissa gruppers bedömning av eventuell inflyttning vilket lätt ger upphov till "onda cirklar".

3. Bostadsområdet - ur samhällets synpunkt

Bostadsbyggande är en kombination av integration och specialisering. Specialiseringen i föremål och yrkesuppgifter förutsätter stora serier, liksom inte minst de ökande investeringarna i fasta anläggningar för fördelning av energi och föremål såsom elektricitet, vatten och avlopp. Dessa anläggningars ekonomi är oftast ytterst beroende av områdets yta och utnyttjandets intensitet. Den ökande skalan i utbyggnaden ökar samtidigt behovet av markreserver. Kommuner och privatbyggare har, med Stockholm som tidigt föredöme, sökt skaffa stora, välbelägna marker.

Med ökad möjlighet till kommunägt bostadsbyggande stärktes förutsättningarna för en offentlig planering av bostadssektorns hela tillkomstfas från markinköp till husförvaltning. Till bostadsområdena kopplades dessutom efterhand ett tjänste- och varuutbud, avsett för boendebefolkningen, med krav på central belägenhet och stabilt kundunderlag. Rationaliseringen i detaljhandeln liksom kraven på tekniska försörjningssystem medförde ökande tröskelvärden i bebyggelsen. De nuvarande dimensionerande faktorerna vid ett bostadsområdes planering utgör en komplicerad geometri:

Stordriftsfördelar i bostadsproduktionen

Tröskelvärden och krav på ytarrangemang i teknisk försörjning

Trafikseparering, bilytor, centrala och yttäckande kollektivtrafik-
ytor

Detaljhandel och offentlig service i centralt läge samt eventuellt även utspridd i förhållande till befolkningströskelvärden

4. Bostadsområden - ur individens synpunkt

Individens krav på sitt bostadsområde är paradoxalt nog ofta lägre, eller i varje fall mindre formaliserade, än den offentliga myndighetens. Svårigheten består i att individer i olika stadier i ålderscykeln eller i olika sociala grupper har specifika önskemål som sammantagna blir svåra att uppfylla eller som är oförenliga. Pendlaren kan till exempel göra sina inköp utanför området men samtidigt kräva ett gott tjänsteutbud. En viktig men svårämät faktor är det kontaktnät som byggs upp mellan grannar och som kan värderas starkare än pendlingstiden till arbetsplatsen.

5. Arbetsplatsen - ur samhällets synpunkt

En arbetsplats är en inrättning inom vilken individer förändrar eller utför ett arbete mot betalning. Efterhand har boskillnaden mellan bostaden - konsumtion - och arbetsplatsen - produktion - blivit allt skarpare. Uppdelningen av varubearbetningen har inriktats på specialisering och övervakande, medan förvaltande och kunskapsförmedlande moment har brutits ut till egna yrkan.

Samhället har som mål att alla vuxna som önskar skall ha en passande yrkessysselsättning. Under senare år har målen preciserats både avseende sysselsättningens art (arbetsmarknadsutbildning) och dess lokalisering (regionalpolitiken). Det råder dock en viss osäkerhet om i vilken geografisk skala målen för full sysselsättning utan omflyttning skall mätas. Det har hävdats att kommunerna har nytta av att skapa en funktionell arbetsmarknad inom sitt territorium, vilket betyder att alla sektorer (lantbruk, industri, tjänster, kommunikation) skall förekomma samt att de större arbetsplatserna är komplementära utan att vara beroende av varandra. Kommuner som ingår i en större funktionell region kan dock uppställa andra, specialiserade mål, som är beroende av en mellankommunal arbetsfördelning. Myndigheter på denna högre nivå (exempelvis landsting) kan

förväntas acceptera denna arbetsfördelning så länge den inte innebär en påtaglig ojämnhet i det geografiska utbudet av olika arbetstyper.

6. Arbetsplatsen - ur individens synpunkt

Varje människa önskar - banalt uttryckt - vara tillfreds med sin arbetssituation. Men denna är endast en del av individens totala livsmönster. Arbetsplatsens läge och inriktning kan inte ur individens synpunkt avgränsas från arbetskamraterna, lunchrasten, arbetsplatsens omgivning, arbetsresan osv. så som en kommun kan göra när den räknar arbetsplatser.

Arbetssituationen måste inpassas i ett intrikat mönster av förhållanden som i varje tidsavsnitt utgör en del av en "tidsgeografisk väv" (Hägerstrand). I mönstret ingår arbetsplatsens och bostadens läge, arbetstider, pendlingssätt, arbetsfördelning inom familjen, nöjen osv.

Valet av arbetsställe är för individen beskuret av yrkestekniska och tidsmässiga skäl. Varje yrke fordrar en viss typ av kunskap. Kraven på förutbildning ökar vilket gör att toleransutrymmet mellan utbildning och yrkesroll minskar. En välanpassad yrkesutbildning bör, för att leda till ett lämpligt arbete, vara avslutad i exakt tid för "intag" till motsvarande typ av arbete. Denna tidsanpassning blir svårare, ju större kraven på närhet mellan bostad och arbetsplats är.

7. Arbetsområden - ur samhällets synpunkt

Planeringen av bostadsområden innebär också planering av arbetsområden. Butiker och skolor är arbetsplatser, hemarbetet måste i vissa hänseenden jämföras med "yttre" arbete, och bostadsområdet är även en arbetsyta för underhållsarbeten, kommunikation och transport. Den stora delen av arbetsuppgifterna kräver dock särskilda fysiska arrangemang i form av byggnader och anläggningar.

Arbetsanläggningar skiftar i utformning och omgivningspåverkan i högre grad än boendet. De stora skiljelinjerna utgörs av arbetets belägenhet i bearbetningskedjan jordbruk - industri - transport - kommunikation - vård, i vilken de första leden har mycket utpräglade fysisk-geometriska krav, medan lokaliseringsförutsättningarna i de senare leden utgörs av närhet till marknader och kunder.

Tre bearbetningstyper är av särskilt intresse i en diskussion om lokalisering i stad: nämligen industri, vård och kommunikation. Industrin har tre lokalisering och omgivningspåverkande beståndsdelar: varor, produktionsutrustningen och personalen. Varorna omfattar råvaran, energin, färdigvaran och avfallet. I allmänhet är varornas utrymmesbehov ganska väldefinierade, men de kan ändras vid nya produktionssätt. Under senare tid har lagring alltmer ersatts av tillförsel, varvid rumsbehoven delvis kunnat föras utanför arbetsområdet. Produktionsutrustningen är den i mikroskalan geometriskt dimensionerande faktorn. Den ger dessutom i samband med varubearbetningen ofta effekter utanför producentens ansvarsområde - genom buller, avfall och infiltration. Personalen är oftast den ömtåligaste faktorn i lokalisering och arrangemang genom sin inverkan på utrustning och bearbetning och krav på särskilda anläggningar utan direkt anknytning till produktionen.

Vård av människor är den lokaliseringsmässigt mest samhällspolitiska, eftersom både "varor" och personal är ömtåliga och ställer egna krav. Detta hindrar dock inte att produktionsutrustningens tröskelvärden kraftigt inverkar på sjukhusens storlek och därmed lokalisering.

Kommunikation omfattar insamling, bearbetning och spridning av information och kan i princip ses på samma sätt som övrig "industri". Den lokalisering faktorn är den del av processen som inte kan avhumaniseras: insamlingen av radio- och TV-stoff, utspridningen av universitetsinformation. Kommunikationsarbetsplatserna är i allmänhet högt specialiserade, vissa av dem utmärks på grund av detta av storskalighet, även om de inte är låsta i sitt läge inom storstadsregionen.

Den viktigaste skillnaden ur samhällets synpunkt är dock inte arbetsområdenas speciella lokaliseringskrav utan deras föränderlighet. Bostadsområden behåller i allmänhet sitt yttre, även om dess invånares antal och livssätt förändras. Arbetsplatser är större enheter än familjer, och anläggningarna är oftast skraddarsydda efter produktionssätt och storlek. En enhets tillkomst, förändring och försvinnande är därför en ryckig process, som innehåller starka rumsliga restriktioner (se t ex Erlandsson och Berggren-Modér).

Arbetsområden, särskilt sådana för industri, måste därför förse med "buffertar" - till synes outnyttjade områden som i arbetsställets och kommunens planering utgör anpassningsmöjligheter inför framtida förändringar.

8. Arbetsområden - ur individens synpunkt

Individen har genom sin utbildning anpassats för vissa yrkesfunktioner. Ett lokalt arbetsområde utgör endast en resurs för individen om dess uppsättning yrkesfunktioner innehåller sådana som är möjliga att utöva och att erhålla. Ett blandat utbud av arbetsfunktioner inom ett område ger större möjlighet för en blandad omgivande befolkning att finna arbete.

9. Transporter - ur samhällets synpunkt

Transport kan ses som en del i en produktionsprocess, i vilken en eller flera av de samverkande enheterna forslas till eller från de övriga. Persontransport avviker inte från detta mönster, även om den förflyttade varan har specifika krav på bekvämlighet, utfordring och tidsmässig anpassning i dagsrytmen.

Varje transportmedel har sina samhällsförutsättningar och effekter: Beroende av förare, ytkrav, säkerhet för resenär och omgivning, krav på beredd väg bana, resvägssmidighet, kapacitet, beroende av naturbestämda förändringar, hastighet. Det finns ingen entydig skala. Bilen

och cykeln har till exempel uppenbara likheter ifråga om anpassbarhet, krav på beredd vägbana och resenär/förare, men avviker i fråga om kapacitet, ytberoende, samhällseffekter och säkerhet.

Den i storstadsskalan avgörande planeringsaspekten gäller skillnader och olikheter mellan buss, bil och spårbunden transport. Rälssystem tillåter och kräver stora transportmängder och hög hastighet med låg personinsats, men utmärks av låg rumslig flexibilitet. Väg-bunden kollektivtrafik delar med rälssystemen (som alltid är kollektiva) beroendet av personal och tidtabell. Privatbilen delar väg med bussen, kan i allmänhet uppsöka målorten men upptar förarresenärens hela tid under transporten. Den binder ytor som sällan kan utnyttjas för annat och skapar per resande mer buller och olyckor.

För samhället är lokalisering och transporter ömsesidigt beroende av varandra. Varje utspridning av samverkande företeelser som möjliggörs av billiga och effektiva transporter skapar ett beroende av transportsättet, som tenderar att förstärka utspridningen (Janele). Bilismen har ur samhällets synpunkter den fördelen, att den snabbt anpassar sig till den rådande infrastrukturen, medan kollektiva transporter fordrar en intrikat rumslig, teknisk och social organisation. Vådorna av bristande trafikplanering faller sällan på den enskilda kommunen, med undantag för de största bebyggelseanhopningarna, där privatbilism, delvis förorsakad av andra kommuners planering, på ett påtagligt sätt kväver andra transporter.

Den statliga transportförvaltningen är redan högt uppe i hierarkin indelad efter tekniska kriterier, inte efter resenärens behov av transport eller kommunernas behov av samordning i rummet. Medeltilldelningen följer samma linjer. Detta leder till en situation i vilken kommun, resenär och sektormyndighet har mycket olika resurser att genomföra ett projekt och mycket olika belöning vid dess förverkligande.

10. Transporter - ur individens synpunkt

Den i snäv mening tekniska lösningen av transportfrågan är av mindre intresse för individen. Viktigare är de krav som ställs på resenären i form av uppoffringar, förberedelser och utgifter. Dessa krav drabbar inte jämnt. Resan - som ur samhällets synpunkt är improduktiv - har för olika individer olika värde. En bilförare kan älska eller hata sin dagliga resa. Sittplatsresenären i pendeltåget kan koppla av, läsa och t o m skriva, ostörd av telefoner och besök. Andra får stå och frysa vid en busshållplats.

Möjligheten att utnyttja resan är sålunda i hög grad beroende av yttre faktorer som yrke (möjlighet att förbereda dagens arbete) och allmänkondition.

11. Samhällets kontroll över individers, företags och fysiska företags lokalisering

I varje samhälle - här likställt med en stat och dess territorium - råder en viss ansvarsfördelning mellan offentlig kontroll och privat initiativ. Fördelningsprinciperna i dagens Sverige utgör en inte helt konsekvent uppsättning regler, i synnerhet av förbjudande slag. Härtill kommer ett antal ansvarsområden som överförts till beslutande offentliga myndigheter (Steneroth-Sillén - Stjernqvist).

Bostadsområden och arbetsområden utgör båda markytor och är som sådana underkastade kommunens planmyndigheter. Markanvändningen är i vissa avseenden reglerad. Kommunen - eller statliga sektororgan kan ingripa mot störande markanvändning, i vissa fall även mot misshandel av människor och materia. Denna samhällets rättighet är dock enbart negativt utformad: ingen individ eller firma kan beordras att bo kvar, upprätthålla en viss verksamhet, flytta till en viss våning eller tomt.

Inför samhället är således individer och företag i viss mån likställda. De måste undvika de förbjudna områdena samhället avgränsat, men de har stora fria beslutsterritorier som kan utnyttjas i enlighet med givna eller tillvunna resurser. Den fundamentala skillnaden ligger i familjens/individens och företagets livsmål och utrymmeskrav. Individens livsmål och utrymmeskrav är mångsidiga och skiftande. Det enskilda företagets livsmål är noga avgränsat, utrymmeskraven relativt ensidiga - men sprängvis växlande. Vidare utgör familj och företag två olika skalproblem. Bostadsenheten är visserligen av olika storlek, men nästan alltid inom 1 - 5 personer, 20 - 150 m².

Företagsenheten kan växla - inom och mellan företag - från 1 till 50 000, ytan och ytkraven nästan hur mycket som helst. Bostadsområdet har sinsemellan olika "geografi" och "historia" (utbrednings- och förändringskaraktäristika). Dessa skillnader förklarar varför en blandning av arbetsplatser och bostäder inom gång- och cykelvägsavstånd kan utgöra ett planerings- och framför allt ett genomförande-problem. Den småskaliga, delvis förutsägbara förändringen i ett bostadsområde motsvaras i arbetsområdet av stora förändringar som är svåra att påverka från offentliga myndigheter eller ibland ens från företagsledningen.

12. Individens kontroll över samhällets, företags och fysiska företeelsers lokalisering

Den enskilda människans frihet är omgärdad av samhällsregler av olika karaktär, från sociala normer till lagar. Individen har rätt och möjlighet att påverka dessa, men kan i allmänhet endast nå resultat som medlem i en kollektiv organisation. Inom det givna frihetsområdet faller valet mellan existerande bostäder, färdmedel och arbetsplatser. Rätten att själv välja plats och bygga bostad (och i än högre grad) färdväg och arbetsplats är ytterligt begränsad, och i praktiken förbehållen större markägare, företagare och kollektiva organisationer.

13. Yrkets betydelse för matchningen av bostad och arbetsplats
- ur samhällets synpunkt

Ett yrke är en klassificering av en individs arbetsfunktion. Nästan alla yrken innehåller olika moment, och de funktionella yrkesgränserna är oklara. På arbetsmarknaden har dock utbildats en yrkesklassificering och -avgränsning som endast delvis följer arbetsfunktion och färdigheter. Vissa yrken fordrar en "diplomering" för att skydda samhället från olyckor (elektriker) eller för att bevara en yrkeskårs existens och underlätta rekrytering av likasinnade. Andra yrken bygger på en intern utbildningshierarki, där kvalifikationer för en tjänst endast kan förvärfvas genom innehav av den närmast underordnade tjänsten. Även för arbetsuppgifter som "enbart" kräver mottaglighet och skaparförmåga utbildas ett betygs- och klassificeringssystem som effektivt definierar vilken grupp som är accepterad.

Genom sin formella och praktiska utbildning har individen oftast ett mycket litet faktiskt utrymme för val av arbetsfunktion - och därmed av arbetsplats och arbetsort.

14. Yrket - ur individens synpunkt

Valet av utbildning och yrkesinriktning är egentligen en serie beslut som allt hårdare bestämmer individens fortsatta livsbana. I ett snabbt föränderligt samhälle är risken stor att det utbildningsbeslut som vid valsituationen var rationellt med hänsyn till exempelvis närhet till arbetsplatsen, vid fullgjord utbildning visar sig vara olämpligt. Problemet har flera variabler: Ett "framtidssyrke" lockar gärna alltför många sökande, medan minskande yrkesgrupper avtynar fortare än nödvändigt på grund av brist på utbildad arbetskraft.

15. Matchning bostad- arbetsplats. Samhällets synpunkt

Med den ökande yrkesspecialiseringen och inriktningen på icke-areella näringar är det svårt att upprätthålla kraven på samlokalisering av bostad och arbetsplats. Matchningen bostad - arbetsplats kan ses som ett geometriskt problem. Ett antal arbetsställen skall förbindas med motsvarande antal bostäder. En extremlösning vore att samlokalisera varje individarbetsplats med en bostad. Med andra ord att låta var och en arbeta i hemmet. Detta ställer extrema krav på varutransporter och förvaltning. Motpolen utgörs av en sammanklumpning av alla arbetsplatser och ett arrangemang av alla bostäder för sig, där varje individ kunde tilldelas arbetsplats slumpmässigt eller enligt någon transportminiseringsmetod. Ingen av lösningarna är verklig, men den senare har vissa likheter med en city-sovstadsmodell.

Matchningen kan även ses som ett transporttekniskt problem. Vid en given fördelning av boende och arbetsplatser måste samhället tillhandahålla en därför anpassad transportorganisation. Men anpassningen strider ofta mot långsiktiga mål för den rumsliga fördelningen av boende och arbetande. Det är svårt att avgöra om trafikströmmar är verkan och arbets-bostadsfördelning är orsak eller tvärtom, eftersom privatbilismen fungerar som en utfyllande smörjolja i trafikmaskineriet.

Matchningen utgör även ett kommunalterritoriellt problem. Det är tydligt att den kommunala ekonomin och planeringen inte förutsätter en god överensstämmelse mellan arbetande och boende inom kommunen. En numerär likhet ger vissa praktiska fördelar till exempel balans i pendlingsströmmarna, men ur kommunens snävt finansiella synpunkt är det ointressant om samma individer bor och arbetar inom dess territorium. Det torde däremot vara olyckligt ur demokratisk synpunkt om en alltför stor del av dagbefolkningen inte kan påverka för dem viktiga kommunala beslut.

16. Matchning bostad - arbetsplats ur individens synpunkt

För individen är arbetet infogat i ett större livsmönster och kan ses ur dygns-, års- och livtidsperspektiv. Sammanbindningen mellan bostad och arbetsplats bör utgöra en rimlig, dvs inte alltför ansträngande, del av dygnsbudgeten. Men uppoffringen för resandet kan inte direkt mätas i tid, pengar eller i antal kommungränser som passeras. I många fall kan arbetsresan utnyttjas för flera syften. Inköp görs på lunchrasten eller på hemväg (vid omstigning eller vid billokaliserade affärer). För många påverkar familjens dygnsorganisation resmönstret. Barnens dagiskörning, makens skiftgång, könsrollstraditioner etc. medför begränsningar i friheten att välja färdväg, färd sätt - och arbetsplats.

I ett längre tidsperspektiv kan individen anpassa sig genom att byta endera bostad eller arbetsplats. Inte heller detta val är "fritt". Familjens olikartade tids- och rumsbindningar gör en omflyttning lika svår som att resa ett indiantält genom att placera ut en tältpinne i taget.

17. Matchningen bostad - arbetsplats. Individ - samhälle

Varje företagstyp har en för sin verksamhet speciell uppsättning yrkesroller. Eftersom företag sällan är obegränsat delbara och sällan producerar nyttigheter med direkt anknytning till den omgivande befolkningen (undantag allmän hälsovård, lägre skolor) kommer varje lokalisering av en arbetsplats att medföra en ojämn lokal efterfrågan av specialiserad arbetskraft i förhållande till den genomsnittliga specialiseringen. Problemet kan lösas på flera sätt. Om målet (för samhället och/eller individen) är att förkorta arbetsresornas längd måste bostadsbyggande och bostadsförmedling anpassas till den befolkningskategori som är "möjliga spekulanter" på närliggande arbetsplatser. En sådan princip förutsätter vanligen att en av makarna måste ges förtur vid matchningen samt att invånarna föredrar närhet jämfört med andra mål för arbetsverksamheten.

Om målet är att förkorta arbetsresans tid kan lösningen bli annorlunda, eftersom förhållandet avstånd - tidsåtgång är långtifrån linjärt i en storstad. Kombinerat med ett mål att minska privatbilismen blir kraven på större, samlade anläggningar (bostäder respektive arbetsställen) starka. Ett resultat av närhetsprincipen blir en yrkesmässig segregering av staden.

Bostad - arbetsplats - transport vid förändring i en av faktorerna

Hur påverkar ett byte av arbetsplats/bostad individens övriga rumsliga beteende?

Vi har redan antytt individens svårighet att förändra bostads- och arbetsort. Samma problem kan diskuteras med utgångspunkt från en förändring i ettdera av förhållandena eller i transportmöjligheterna.

Förändring av bostadsort. I allmänhet behålls arbetsplatsen vid bostadsbyte. Bostadens läge definieras av en "rimlighetscirkel" runt arbetsplatsen. Om flyttaren tror sig ha stora chanser att erhålla ett nytt jobb på närmare håll, kan cirkeln temporärt götas ganska stor. Möjligheten till arbetsplatsbyte definieras bland annat av yrkesfunktionens förekomst i rummet, antalet jobb samt tillträdeschanser och -tider. Härtill kommer individens behov av ett fast arbete. Den som kan riskera en tids arbetslöshet kan lättare våga söka sig en bostad med oviss tillgång på arbetsplatser.

Förändring av arbetsort. (Vi ser här på ändringar i ett helt arbetsställes lokalisering och bortser från individuella arbetsbyten). Svårigheten med en arbetsplatsförflyttning ligger i att en hel grupp människors dygnsbanemönster ändras och eventuellt måste anpassas för att bli rimliga. Dessa människor är var och en i olika grad anknutna till människor som inte primärt berörs av flyttningen. Studier av arbetsplatsförflyttningar inom en pendlingsregion visar en klar skillnad i boendeanpassning mellan grupper med olika familjerelationer. Ogifta personer med låg arbetsspe-

cialisering (för närvarande mest kvinnor) flyttar med i större utsträckning än gifta med låg specialisering (mest kvinnor med make i högre inkomstläge och/eller högre specialisering). Dessa anpassar sig oftare genom arbetsbyte. Individer med högre tjänster tar oftare längre resor men kan senare anpassa sig genom bostadsbyte (bytet sker mer sällan, om företaget flyttar inom pendlingssektorn).

Förändringar av transportmedel/resväg. Det är inte känt på vilka sätt en förändring av resätt och resväg (av typ ny tunnelbana) påverkar övrigt rumsligt beteende. Resandet har olika värden och kostnader för olika samhällsgrupper. Tunnelbanans (hittills) starkt centraliserade linjenät har bidragit till att befästa den sektorpendling som har konstaterats i Stockholm med flera större städer. Sektorpendlingen är dock även ett indirekt resultat av individernas "känneomsyta" (dvs vilka delar av staden man känner med avseende på läge och innehåll). Orsak och verkan står här i ett cirkulärt förhållande.

18. Samordningen mellan individens och samhällets behov av tillverkning och förbrukning

Staden är en rumslig lösning på problemet med samordningen av produktion och konsumtion. Lösningen är inte harmonisk. Vissa svaga utrymmes- och lägesbehov trängs undan, andra skulle inte klara sig utan stödåtgärder. Lösningen är inte heller statisk. Olika företagsdelar har olika förändringsskala och -hastighet. Varje dag byter individer bostad och arbetsplats, medan företag mer sällan ändrar lokalisering eller produktionsinriktning.

Det största hindret för samordning tycks dock bestå i att arbete, bostad, transport och yrke är företagsdelar som i mycket olika grad kan påverkas av individen, privata organisationer och olika offentliga myndigheter. En politik som syftar till en individuell samordning mellan bostad och arbetsplats måste därför söka harmonisera

dessa ojämnheter, genom att

- a) ge företagen ett större inflytande över den lokala transport- och bostadsförsörjningen
- b) ge lokala offentliga myndigheter ansvaret för att förse sina boende med lokala arbetsplatser och tvärtom
- c) ge individerna ansvaret för att själva tillverka sina förnödenheter.

Ingen av dessa lösningar är särskilt realistisk, även om alternativ b ligger närmast en politisk möjlighet. Rent tekniska lösningar, i form av "närhetsprioriterande" bostadsförmedling, förbättrade kollektivtransporter (eller bilvägar) i vissa relationer och större fysisk närhet mellan bostads- och arbetsområden kan öka individens möjligheter att minska sin arbetspendling. Men den tekniska och fysiska utrustningen är endast en liten del av individens livsmiljö. Problemet gäller i första hand individens rätt att välja yrke, arbetsplats, transportmedel, bostad och familjeförhållanden. Detta är ett moraliskt samhällsproblem, som inte kan lösas med tekniska hjälpmedel eller fysiska arrangemang.

00000000000000

Litteratur:

- Berggren, Per-Lennart - Modén, Kerstin: Familjeföretagen i Örnsköldsvik. Konsthögskolans Arkitektskola, manus 1978.
- Erlandsson, Ulf: Företagsutveckling och utrymmesbehov. Lund 1975.
- Hägerstrand, Torsten: Tidsgeografisk beskrivning. Syfte och postulat. Svensk Geografisk Årsbok 1974, s. 86-94.
- Janelle, Donald G." Spatial reorganisation. A model and concept. Annals, Ass. of American Geographers 1969:2, s. 348-364.
- Steneroth-Sillén, Marianne - Stjernquist, Per: Rättens roll i landskapsutformningen. Rättssociologiska seminariet. Lunds Universitet, stencil, september 1977.

SAMLOKALISERING AV ARBETE OCH BOENDE:
SAMHÄLLELIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Bjarne Lindström

I N N E H Å L L S F Ö R T E C K N I N G

1.0	INTRODUKTION	29
2.0	INLEDANDE PROBLEMANALYS	37
3.0	GRUNDLÄGGANDE SAMHÄLLSSTRUKTURELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOKALISERINGEN AV ARBETE OCH BOENDE	41
.1	Framväxten av en separat bostadsmarknad	43
.2	Två marknader - två organisationsstrukturer	46
.3	Rumsliga konsekvenser	49
.4	Samhällsstruktur och lokalisering av arbete och bostad	51
4.0	OFFENTLIG PLANERING: TERRITORIER OCH SEKTORER	55
.1	Sektorplanering	57
.2	Territoriell planering	58
.3	Sektorieell och territoriell planering av arbete och bostäder	60
5.0	RUMSLIG SAMORDNING AV ARBETSPLATSER OCH BOSTÄDER: RESTRIKTIONER - ELLER MÖJLIGHETER?	65
.1	Möjligheter till en fullständig samordning mellan arbete och boende genom kvalitativ samhällsförändring	66
.2	Möjligheter till ökad samordning av arbete och boende genom förbättrad offentlig planering	69
.3	Avslutning	71
6.	LITTERATUR	75

1.0 INTRODUKTION

I vårt moderna samhälle är arbetsplatserna påtagligt koncentrerade till de större urbana regionerna. Även bostäderna är koncentrerade till dessa regioner. På regional nivå föreligger det således en ganska klar geografisk samlokalisering av arbete och boende. (Se figur 1).

Om man förflyttar sig från den interregionala nivån ner till den inomregionala eller lokala geografiska nivån förändras situationen drastiskt. Inom Stockholmsregionen är det kvantitativa förhållandet mellan arbetsplatserna och bostäderna mycket varierande mellan olika kommuner och kommundelar. Antalet arbetsplatser och bostäder inom de lokala områdena av Stockholmsregionen "matchar" således ganska dåligt. (Se figur 2). Den bristande geografiska samordningen av bostäderna och arbetsplatserna på den inomregionala nivån är knappast unik för just Stockholmsregionen. Situationen är likartad inom samtliga större svenska urbana regioner.

Om man förflyttar sig ännu längre ned på den geografiska skalan, till individnivån, så kan man även här konstatera en bristande samlokalisering av arbete och boende. Den utbredda arbetspendlingen inom Stockholmsregionen kan betraktas som ett konkret bevis på denna bristande geografiska samlokalisering av den enskilda individens arbetsplats och bostad. (Se fig. 3). Man bör notera att lokaliseringen av arbete och boende på dessa tre geografiska nivåer inte följer något enkelt linjärt mönster. Samlokaliseringen på regional nivå har sålunda ingen motsvarighet på lokal- och individnivåerna. Det är också fullt möjligt att tänka sig en lokal samlokalisering av arbetsplatserna och bostäderna utan en motsvarande samlokalisering på individnivån. Däremot förutsätter en samlokalisering av de enskilda individernas arbete och boende otvivelaktigt en motsvarande samlokalisering på såväl lokal som regional nivå.

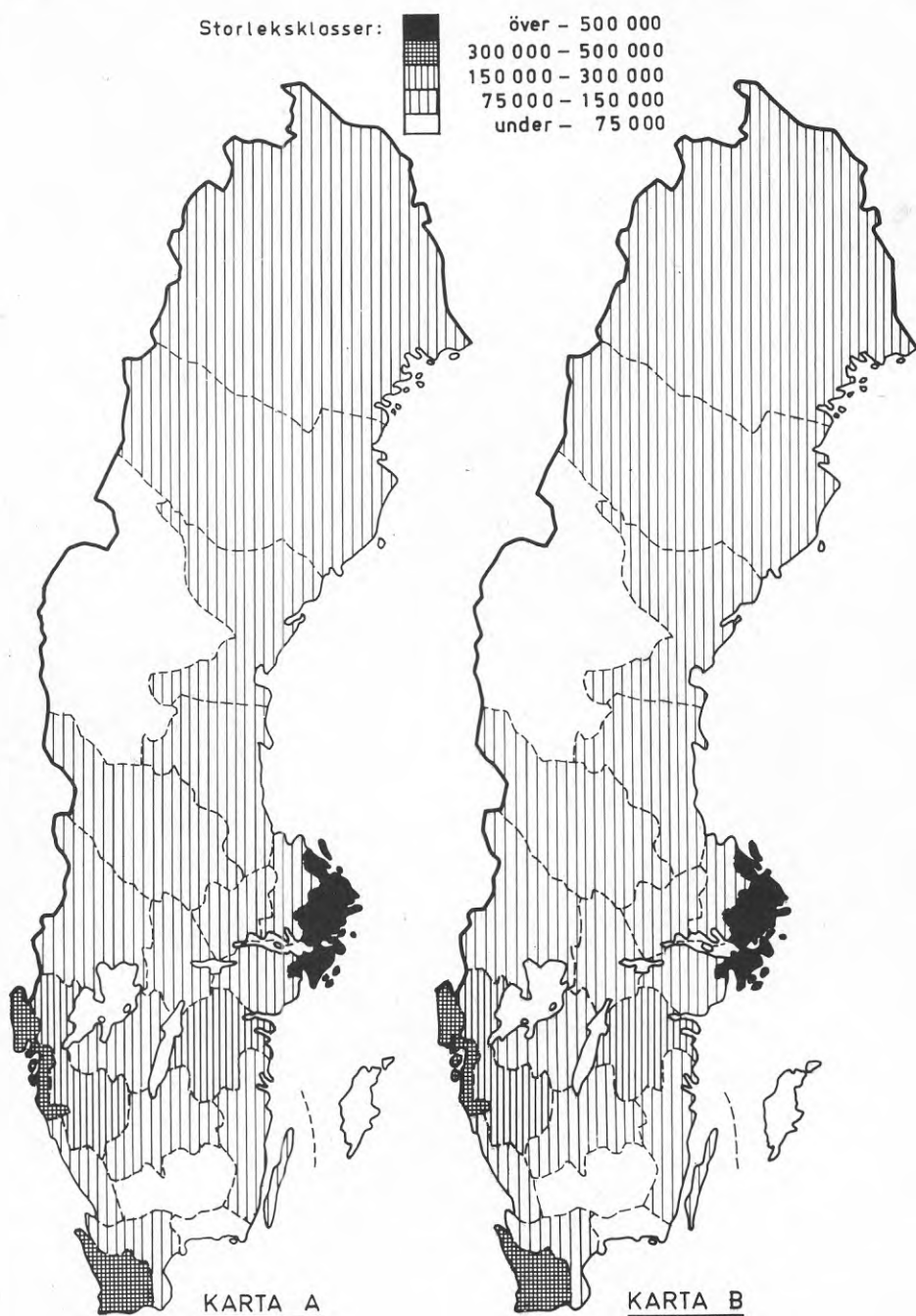
Låt oss studera detta geografiska skalproblem litet närmare. Hur skall man förklara de här skillnaderna i lokaliseringsmönster på olika geografisk skalnivåer?

Förklaringen ligger dels i ett rent mättekniskt skalförhållande, och dels i ett mera objektiva orsaksförhållande. Det mättekniska skalproblemet har sammanfattats på följande sätt: "In geographical investigation it is apparent that conclusions derived from studies at one scale should not be expected to apply to problems whose data are expressed at other scales. Every change in scale will bring about statement of a new problem, and there is no basis for assuming that association existing at one scale will also exist at another". 1)

Kartorna i figur 1 och 2 är en utmärkt illustration av detta mättekniska skalproblem. På den geografiska skalnivå som täcker hela landet urskiljer man endast ett antal internt homogena regioner innehållande såväl bostäder som arbetsplatser, medan en "uppförstoring" av en region (här Stockholmsregionen) gör det möjligt att urskilja lokala skillnader med avseende på kvoten mellan antalet arbetsplatser och bostäder. Förändringen i utfall mellan de olika geografiska nivåerna kan således i detta fall härledas till obser-

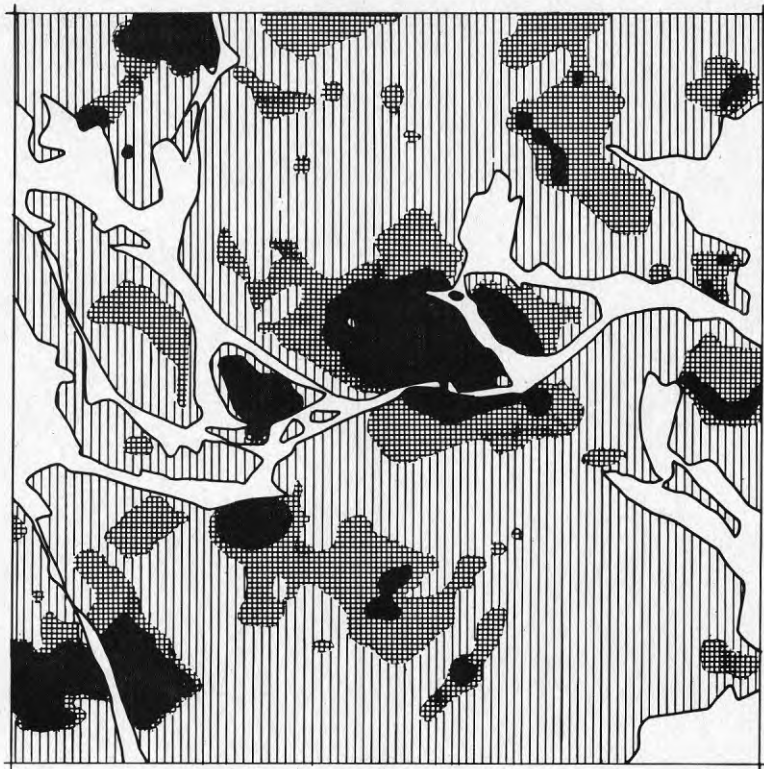
1) McCarty, Hook, Knos, Cit. i Haggett (1970:170)

Fig. 1. Antal lägenheter (karta A) samt dagbefolkning (karta B) länsvis 1975



Källa: Fob. 1975

Fig.2. Arbete och boende i Stockholmsregionen 1970.



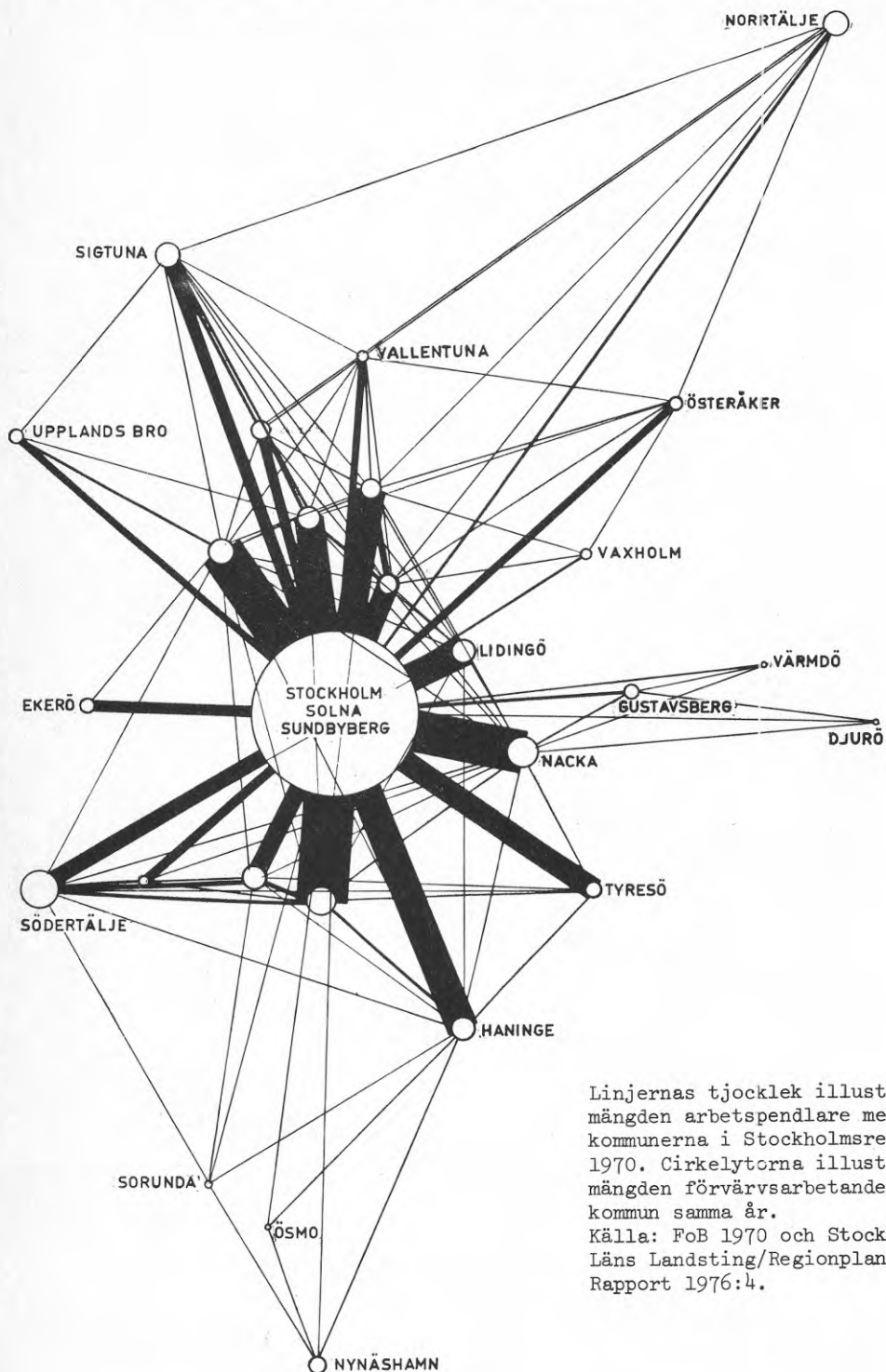
Antal arbetsplatser
per boende



1,0 - 3,0
0,6 - 1,0
0 - 0,6

Källa: Samhällsutvecklingen i storstäderna DsA 1974:5

Figur 3. Pendlingsströmmar i Stockholmsregionen 1970.



Linjernas tjocklek illustrerar mängden arbetspendlare mellan kommunerna i Stockholmsregionen 1970. Cirkelytorna illustrerar mängden förvärvsarbetande i resp. kommun samma år.
Källa: FoB 1970 och Stockholms Läns Landsting/Regionplanekontoret, Rapport 1976:4.

vationsinstrumentets skala.

Den inledningsvis diskuterade skillnaden mellan de olika geografiska nivåerna kan emellertid inte enbart härledas till observationsinstrumentets skala. Det föreligger även objektiva orsaksförhållanden som oberoende av observationsinstrumentet skapar reella skillnader i förhållandet mellan arbete och boende på olika geografiska nivåer. En fullständig samlokalisering av individens arbete och boende - t ex genom att det till varje enskild arbetsplats är knuten en obligatorisk bostad inom samma byggnad eller inom nära gångavstånd - resulterar sålunda i en observerbar samlokalisering oavsett vilken geografisk skalinställning som vi har på vårt observationsinstrument. En fullständigt separat geografisk bestämning av de enskilda individernas arbete och boende som ger upphov till en omfattande arbetspendling får däremot betydligt mindre entydiga effekter på de övriga geografiska skalnivåerna. Även dessa effekter är emellertid objektivt förekommande på de olika geografiska nivåerna oavsett observationsinstrumentet.

Det som vid första påseende verkar vara den naturliga följderna av en bristande samlokalisering av arbete och boende på individnivån är naturligtvis en motsvarande situation på den lokala nivån. På regional nivå är det svårare att tänka sig någon mera omfattande och varaktig obalans mellan arbete och boende (jag undantar här regionala obalanser mellan utbudet av arbetsplatser och bostäder på grund av arbetslöshet) eftersom dagens transportteknik fortfarande inte tillåter någon omfattande arbetspendling mellan olika regioner.

Även på den lokala nivån är det emellertid i detta fall fullt möjligt att det - trots den bristande samlokaliseringen på individnivån - uppstår en form av kvantitativ samlokalisering av arbete och boende. Dagens utvecklade inomregionala transportteknologi möjliggör nämligen att en omfattande in- och utpendling för ett lokalt område fullständigt uppväger varandra. Trots den bristande samlokaliseringen av individens arbete och boende föreligger det sålunda här en speciell form av samlokalisering av arbetsplatserna och bostäderna på den lokala nivån. Det är dock viktigt att observera den här samlokaliseringsformens uteslutande kvantitativa karaktär.

Om man vill uppnå en samlokalisering på lokal (och regional) nivå som verkligen har någon relevans för individens rumsliga förhållande mellan arbete och boende så räcker det emellertid inte till med enbart en kvantitativ anpassning av kvoten mellan utbudet av arbetsplatser och bostäder i olika delar av regionen. 1) En reell samlokalisering måste naturligtvis innebära att individen verkligen har möjlighet att arbeta och bo lokalt - dvs att behovet av inomregional långpendling till och från arbetsplatserna i princip försvinner.

Idag existerar det ett flertal olika typer av formella restriktioner för en sådan samlokalisering av individens arbete och boende. Den första av dessa formellt möjliga restriktioner har redan berörts ovan. Det gäller här en bristande kvantitativ samlokalisering av antalet arbetsplatser och bostäder på lokal nivå. I detta

1) Detta bekräftas empiriskt i Stockholms Läns Landstings rapport 1/78, "Lokalt arbetsresande". Trafikkontoret, Stockholm, mars 1978

fall sätter bristen på bostäder i förhållande till arbetsplatser eller vice versa inom ett lokalt område ett absolut hinder för ett antal individer, att lokalt samordna sitt arbete och boende.

En annan restriktion, som är av mera strukturell karaktär uppstår då utbudet av bostäder och arbetsplatser inom ett lokalt område generellt inte är överensstämmande med avseende på löner, hyror eller bostadsägoform. Om lönenivån på arbetsplatsutbudet inom ett område överensstämmer alltför dåligt med de ekonomiska krav som bostadsutbudet ställer på de boende, så uppstår denna strukturella obalans mellan arbete och boende. Ett typiskt exempel på detta är då bostadsutbudet inom ett område företrädesvis består av villor och radhus, medan arbetsplatsutbudet domineras av låginkomstyrken. Den här strukturella restriktionen på lokal nivå kan således i första hand definieras i ekonomiska termer på individnivån: Har de arbetande som det lokala näringslivet behöver ekonomiska resurser som är anpassade till det lokala bostadsutbudet?

Det säger sig självt att en kvantitativ och/eller strukturell obalans på den lokala nivån omöjliggör en omfattande samlokalisering av bostäder och arbetsplatser även på individnivån. I exemplet ovan på strukturell obalans mellan det lokala utbudet av bostäder och arbetsplatser får sålunda den enskilde låginkomsttagaren med sin arbetsplats inom området mycket svårt att skaffa sig en passande bostad bland det lokala utbudet av villor och radhus....

Med hänsyn till dessa restriktioner kan man tänka sig två olika målsättningar då det gäller en förbättrad rumslig samordning av samhällets arbets- och boendefunktioner.

Om målsättningen inskränker sig till en rumslig samordning på lokal nivå av bostäderna och arbetsplatserna såsom fysiska enheter, så är enbart en kvantitativ lokal samordning av bostadslägenheter och arbetsplatser tillräcklig. Om man höjer målsättningen till att omfatta generellt ökade förutsättningar för individen att välja en förbättrad rumslig samordning av sin bostad och arbetsplats så torde det emellertid - förutom en kvantitativ samordning - även fordras en strukturell samordning av det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder.

Förhållandet mellan dessa målsättningar och de omedelbara konsekvenserna för samhällsbyggandet som ett genomförande av dem skulle få kan sammanfattas på följande sätt:

MÅL	KONSEKVENSER
1. Rumslig samordning av bostäder och arbetsplatser såsom fysiska enheter.	1. Kvantitativ samlokalisering av arbetsplatser och bostäder på lokal nivå.
2. Generellt ökade förutsättningar för individen att välja en ökad rumslig samordning av sin bostad och arbetsplats.	2. Som i punkt 1 ovan plus en strukturell samlokalisering av arbetsplats- och bostadsutbudet på lokal nivå.

Det visar sig sålunda att en samordning av arbete och boende, som direkt berör den rumsliga relationen mellan arbetsplats och bostad på

individnivån, i princip kräver en såväl kvantitativ som strukturell samordning av bostäderna och arbetsplatserna på lokal nivå. Varje krav på en generellt förbättrad rumslig samordning av individens arbetsplats och bostad fordrar alltså kvantitativa och strukturella förändringar i det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder. De kvantitativa och strukturella förhållandena vad det gäller det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder bildar därför den samhälleliga grund på vilken individens möjligheter till en förbättrad samordning i rummet av arbete och bostad vilar.

Mot bakgrund av ovanstående diskussion torde också den allmänna frågeställningen för det fortsatta arbetet vara given: Vad är huvudorsaken till den nuvarande bristen på kvantitativ och strukturell samordning mellan det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder?

2.0 INLEDANDE PROBLEMANALYS

I det följande skall jag försöka skissera konturerna till en teoretisk referensram inom vilken riktlinjerna för det fortsatta arbetet kan dras upp. Ut samhällsgeografisk synvinkel bör en sådan referensram utvecklas ur den teoretiska distinktionen mellan samhällets rumsliga och icke rumsliga dimensioner.

Med samhällets icke-rumsliga dimensioner menar jag den institutionella samhällsstruktur som innefattar samhällets grundläggande ekonomiska, sociala, organisatoriska och ideologiska förhållanden. De ekonomiska förhållandena, vilka utgör samhällets dynamiska bas, står primärt för de samhälleliga produktions- och konsumtionsprocesserna, medan de sociala, organisatoriska och ideologiska förhållandena skall ses som den sociala uppbyggnaden av samhället i vid mening - sociala skikt och klasser med tillhörande intresseorganisationer och ideologier, samt statsapparaten i alla dess olika former från regering och riksdag till den kommunala administrationen. Den speciella utformningen av och samspelet mellan den ekonomiska basen, de sociala och organisatoriska samt de ideologiska förhållandena skapar den grundläggande samhällsstruktur som kan sägas utgöra ett visst samhällssystem - feodalism, kapitalism, socialism.

Med den rumsliga samhällsdimensionen menar jag den konkreta, rumsligt definierade belägenheten hos samhällets produktiva och konsumtiva aktiviteter, samt den infrastruktur som är knuten till dessa aktiviteter. Den infrastruktur som omger samhällets produktiva och konsumtiva verksamheter kan indelas i tre skilda kategorier; funktionell, fysisk och administrativ infrastruktur. Den funktionella infrastrukturen utgörs av de materiella och immateriella flöden som har sitt ursprung i beroendeförhållandena mellan olika samhällsfunktioner; t ex arbetspendling, kapitalflöden etc. Den fysiska infrastrukturen är det i rummet fysiskt fixerade mediet för de funktionella bindningarna mellan de olika samhällsfunktionerna - vägar, tunnelbanor, telefonledningar etc. Den administrativa infrastrukturen slutligen, utgörs av de rumsligt definierade beslutsterritorier som indelar samhället i stater, län och kommuner, samt även i fastigheter, tomter och andra territoriella ägområden. 1)

- 1) Bestämningen av den rumsliga samhällsdimensionen grundar sig delvis på Buch-Hansen (1976) och Buch-Hansen, Nielsen (1977). Buch-Hansen och Nielsen kallar emellertid den rumsliga delen av samhället för "territorialstrukturen" - en term som de hämtat från den tyske geografen Schmidt-Renner. Jag föredrar dock den något otympligare benämningen "samhällets rumsliga dimension" eftersom begreppet "territorialstruktur" hos Buch-Hansen och Nielsen är sammankopplat med en rumsuppfattning som utgår ifrån att samhällsutvecklingen försiggår i rummet. Jag uppfattar snarare rummet som en egenskap hos samhällsutvecklingen - dvs samhället har en rumslig dimension. Ytterligare en sak som skiljer min bestämning av samhällets rumsliga dimension från Buch-Hansen & Nielsen, är att jag inför den "administrativa infrastrukturen" i resonemanget. Benämningen "administrativ" i samband med infrastrukturbegreppet kan tyckas en aning egendomlig, men samhällets indelning i olika former av "administrativa" beslutsterritorier ingår utan tvivel som en del av den infrastrukturerna omgivning som är uppbyggd kring samhällets produktiva och konsumtiva aktiviteter.

De rumsliga och icke-rumsliga samhällsdimensionerna utgör tillsammans samhället som totalitet. De är således två olika dimensioner av helhet som vi brukar kalla samhället. Den icke-rumsliga dimensionen av samhället måste emellertid betraktas som det dynamiska elementet i samhällsprocessen. Den rumsliga samhällsdimensionen är en underordnad - om än nödvändig - egenskap hos den totala samhällsutvecklingen.

Samhällets ekonomiska, sociala och organisatoriska förhållanden framträder därför som de grundstenar på vilka den rumsliga bestämningen av de olika samhällsfunktionerna vilar. Sålunda är de i rummet fixerade arbetsplatserna och bostäderna ett konkret fysiskt-rumsligt uttryck för samhällets produktiva och konsumtiva aktiviteter - dvs en rumslig dimension av samhällets ekonomiska bas. Till arbete och boende är därtill knuten en social grundstruktur av arbetsgivare, lönearbetande, hyresvärdar och hyresgäster, samt en organisatorisk struktur primärt bestående av dessa sociala aktörers intresseorganisationer. Bostäderna och arbetsplatserna utgör således även en rumslig dimension hos de sociala och organisatoriska strukturer som är knutna till samhällets arbets- och boendefunktioner.

Detta leder fram till den första huvuduppgiften vid den fortsatta kartläggningen av de samhälleliga orsakerna bakom den bristande samordningen mellan lokaliseringen av arbetsplatserna och bostäderna i vår typ av samhälle:

- (1) Kartläggning och analys av hur de grundläggande samhällsstrukturella förhållandena - ekonomiska, sociala och organisatoriska - påverkar den rumsliga dimensionen hos samhällets arbets- och boendefunktioner.

Om man utvidgar den sociala och organisatoriska struktur som omger arbete och boende till att även omfatta de delar av statsapparaten som direkt berör lokaliseringen av bostäderna och arbetsplatserna, så uppstår ytterligare en intressant frågeställning i anslutning till denna problematik:

Vilka möjligheter har statsapparaten att såsom formellt handlingssubjekt styra och samordna lokaliseringen av samhällets arbets- och boendefunktioner?

Som vi vet representerar den offentliga planeringen i dess olika former (statlig, kommunal) den institution inom vilken statsapparaten idag formellt antas påverka lokaliseringen av samhällets olika funktioner, 1) däribland även arbete och boende. Den offentliga planeringen blir därmed av särskilt intresse vid analysen av de existerande rumsliga samhällsförhållandena, liksom för möjligheterna att medvetet förändra dessa förhållanden.

Undersökningens andra huvuduppgift blir därför följande:

- (2) Kartläggning och analys av hur den offentliga planeringen idag påverkar den rumsliga dimensionen hos samhällets arbets- och boendefunktioner; samt dess möjligheter och restriktioner med hänsyn till den grundläggande samhällsstrukturen (som den offentliga planeringen är en del av).

1) Jmfr Svensson, Thufvesson (1974), Tonell (1977) och "Samhällsplanering i Sverige" (1974)

Den första (1) av de två ovan härledda huvudfrågeställningarna kräver en relativt bred historiskt förankrad undersökning av de grundläggande samhällsstrukturella förutsättningarna för lokaliseringen av arbete och boende. Låt oss därför inleda denna studie med en genomgång av problematiken i den förstnämnda huvudfrågeställningen.

3.0 GRUNDLÄGGANDE SAMHÄLLSSTRUKTURELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR LOKALISERINGEN AV ARBETE OCH BOENDE

Den ekonomiska basen inom varje samhällsformation utgörs av en tvåsidig enhet: produktion och konsumtion. 1)

Varje samhällsform förutsätter nämligen konsumtion och all konsumtion förutsätter någon form av produktion. 2)

I äldre samhällsformationer med stor självhushållning - t ex det feodala samhället - var produktionen och konsumtionen i princip en socialt integrerad process. Den feodale bonden både producerade och konsumerade sålunda merparten av sina livsförnödenheter.

Genom framväxten av en alltmera fördjupad samhällsform förändring framträdde emellertid ännu en viktig komponent inom samhällsformationen: bytesprocessen. 3)

Den mest abstrakta bestämningen av den grundläggande samhällsstrukturen innefattar därför de tre hörnstenarna produktion, konsumtion och byte. Dessa tre kategorier är delar av en totalitet - de utgör således skillnader inom en helhet. 4)

Relationerna mellan produktionen, konsumtionen och bytet varierar emellertid avsevärt inom olika institutionella samhällsförhållanden eller samhällssystem. Inom feodalsystemet spelade bytet en ytterst marginell roll jämfört med de rena grundelementen produktion och konsumtion. Inom de institutionella samhällsförhållanden som brukar kallas kapitalistiska, intar däremot bytesprocessen en betydligt mera framträdande plats inom samhällsformationen. 5)

Till skillnad från det feodala utbytet, tränger den kapitalistiska bytesprocessen även in i själva produktionsfären. Istället för feodalsamhällets enskilda producenter, vilka individuellt ägde och

- 1) Med produktion och konsumtion menas på denna abstraktionsnivå arbetsprocessen och dess konsumtiva användning, dvs produktion och konsumtion av såväl varor som tjänster.
- 2) I sin klassiska "Inledning till kritiken av den politiska ekonomin" diskuterar Marx utförligt enheten och det ömsesidiga beroendet mellan produktion och konsumtion. Han konstaterar bl a följande: "Produktionen möjliggör konsumtionen, vars material den skapar och vilken utan produktionen skulle sakna objekt. Men konsumtionen möjliggör också produktionen, emedan blott den åt produkten skapar det subjekt, för vilket de är produkter. En järnväg som inte trafikerar, som alltså inte används, inte konsumeras, är blott en potentiell järnväg och inte en verklig sådan. Utan produktion ingen konsumtion, men också: utan konsumtion ingen produktion, då produkten i så fall skulle vara meningslös". (Marx 1970:26-27)
- 3) Heckscher(1940, 1976:19) gör följande kommentar till sin bestämning av den "förhistoriska tiden" såsom ett samhälle utan egentlig arbetsdelning: "När jag nyss karakteriserade samhället såsom saknande egentlig arbetsfördelning (...) vore det kanske bättre att använda beteckningen samhälle utan byte". (min understrykning).
- 4) Marx (1970:35)
- 5) Detta innebär emellertid inte att bytet skulle vara fristående eller självständigt i förhållande till produktion och konsumtion - allt samhällsform utbyte är ju som företeelse ytterst avhängligt dessa. Sålunda är produktionen och konsumtionen en nödvändig förutsättning för bytesprocessen, medan denna ingalunda är ett nödvändigt villkor för produktion och konsumtion.

kontrollerade sina produktionsmedel, innebär den kapitalistiska samhällsformen en social separation mellan de direkta producenterna och de i produktionsprocessen nödvändiga produktionsmedlen. Denna separation förutsätter i sin tur ett utbyte på en marknad - arbetsmarknaden - mellan de nya ägarna av produktionsmedlen, dvs kapitalägarna, och säljarna av ledig arbetskraft, dvs de lönearbetande. 1)

Avskiljandet av den sociala kontrollen över produktionsmedlen ("arbetsplatserna") från de direkta producenterna ("de arbetande") skapar även en social separation mellan produktion och konsumtion. Den av kapitalägarna kontrollerade produktionen på arbetsplatserna under arbetstiden, blir nu väl avgränsad från den privata konsumtionen under fritiden. Eftersom konsumtionen och med den arbetskraftens sociala och fysiska reproduktion i första hand är knuten till det enskilda hushållet och dess bostad, så implicerar denna sociala uppdelning även en social separation mellan arbete och boende. I de samhällen där produktionsmedlen inte kontrolleras av de direkta producenterna föreligger alltid denna principiellt så fundamentala åtskillnad mellan arbete och hem. 2)

Det är av största vikt att notera att den här separationen mellan arbete och boende är härledd på ett mycket abstrakt samhällsplan, där den teoretiskt är knuten till de abstrakta samhällskategorierna arbete och boende. Samtidigt är det helt klart att det på en mera konkret samhällsnivå finns en mängd olika företeelser som överbryggar denna abstrakta separation mellan arbete och boende. Skulle inte detta ske så skulle förmodligen samhällsorganisationen falla samman med avseende på arbete och boende. Exempel på dessa former av konkret överbryggande av denna abstrakta åtskillnad mellan arbete och boende är bl a persontransportsystemet, regionala anpassningar av bostadsproduktionen till arbetsplatsutbudet och de kommunala bostadsproduktionsprogrammets försök att följa det uppskattade framtida arbetskraftsbehovet i kommunen. De här konkreta samordningsverksamheterna eliminerar dock inte i sig den ovan härledda fundamentala åtskillnaden mellan samhällets arbets- och boendefunktioner. Just detta att det föreligger en rad konkreta mekanismer för att den för samhället nödvändiga minimisamordningen mellan arbete och boende skall komma till stånd är snarare ett klart indicium på att det faktiskt föreligger någon form av grundläggande separation mellan dessa två samhällsfunktioner.

Eftersom samhället och dess specifika karaktäristika omfattar en rumslig dimension (se kap. 2), så bör man även kunna spåra ett konkret rumsligt uttryck för denna grundläggande arbete-bostadsseparation.

Fortsättningen av detta kapitel kommer jag därför att ägna åt en relativt bred kartläggning och analys av hur den här fundamentala separationen historiskt har uppkommit i det svenska stadssamhället; dess rumsliga dimensioner, samt hur den fortfarande - på ett abstrakt samhällsplan - bibehålles och återskapas.

- 1) Denna sociala separation mellan de direkta producenterna och produktionsmedlen kan studeras empiriskt i arbetsmarknadens och lönearbetets framväxt. Lönearbetets relativa och absoluta tillväxt inom den svenska ekonomin under 1800-talet redovisas och diskuteras av Gårdlund (1942:273-301) och Montgomery (1966: 16-24). Tillväxten av lönearbetet inom den svenska arbetsstyrkan under 1900-talet redovisas utförligt av Therborn (1972)
- 2) Jmfr Broadbent (1977:12)

3.1 Framväxten av en separat bostadsmarknad

Före industrialismens genombrott - då den egentliga industristaden 1) uppstod - var bostäderna och arbetsplatserna i hög grad socialt integrerade i varandra. De verksamheter som var knutna till handel och hantverk och som dominerade dåtidens svenska städer 2), var organiserade i form av enhetliga handels- och hantverkargårdar för såväl arbete som boende. 3) Dessa gårdar var alltså en samlad enhet av produktion och konsumtion; av arbetsplatser och bostäder. 4) Hantverkarmästaren och handelsmannen var naturligtvis de som - i sin egenskap av ägare till såväl arbetsplatsen som bostaden - organisatoriskt kontrollerade både arbete och boende. 5) Arbetarbostäder som en separat huskategori kan man knappast tala om inom svensk stadsbebyggelse före 1800-talets mitt. 6)

Den gradvisa framväxten av kapitalistiska produktionsformer uppvisade ett flertal övergångsformer beträffande den samhälleliga organisationen av arbete och boende. Ute i Europa - fr a då i England och Tyskland - torde den mest dominerande övergångsformen ha varit de s k förlagssystemet. Detta system organiserades vanligen så att köpmännen lade ut arbetsbeställningar till ett antal hantverkare som samordnades produktmässigt, men som var och en för sig arbetade i sina egna hem. 7) Man fick därmed ett system för spritt men individuellt integrerat arbete och boende.

I Sverige representerade den s k fabriksgården ett vanligt och kanske ännu tydligare övergångsstadium mellan den gamla feodala hantverksproduktionen och det moderna kapitalistiskt organiserade företaget. 8) Fabriksgårdarna som var av olika omfattning, allt ifrån den förstora hantverkargården till den egentliga fabriken, bestod av ett större antal samproducerande gesäller, lärlingar och arbetsskarlar under överinseende av fabriksgårdens ägare - dvs storhantverkaren eller fabrikskören. Dessa fabriksgårdar omfattade även de arbetandes bostäder och integrerade därför arbete och bostäder punktformigt i större enheter. 9)

-
- 1) Med industristad menas här de agglomerationer som uppstod kring en kapitalistiskt organiserad industriproduktion. Industrin, fabriker, bildade således stadens basnäring, inte handel och hantverk som i feodalismens städer.
 - 2) Paulsson (1950, del I:191)
 - 3) Ibid. s. 21-37
 - 4) "Hantverkargården är en kombination av arbetsplats och bostad där de olika funktionerna samverkar för att skapa en gemensam form. (...) Hantverkargården var liksom handelsgården en funktionell enhet av arbetsplats och bostad..." (Ibid. s. 27,31)
 - 5) Liedgren (1961:71-72)
 - 6) Ibid. s. 61
 - 7) Detta system brukar även kallas "hemindustrisystemet". Se t ex Dobb (1973:117, 124ff). För exempel på förlagssystemets stora omfattning i Tyskland under första hälften av 1800-talet se Jones (1977:85).
 - 8) Hagberg et al. (1970:13), Paulsson (1950, del I:218)
 - 9) Paulsson (1950, del I:214,218), Liedgren (1961:61-70).

Uppbyggnaden av allt större fabriksgårdar men en alltmera manufakturliknande drift och skala, krävde emellertid ständigt växande skaror av fria arbetare som inte ägde några produktionsmedel och som inte var feodalt knutna till en speciell herre och arbetsgivare. 1) Denna förändring i arbetskraftsefterfrågan tillsammans med de första stora skarorna av landsbygdens egendomslösa befolkningsöverskott, skapade för första gången vissa förutsättningar för ett från arbetsplatsutbudet socialt separat bostadsutbud. För att dryga ut de knappa inkomsterna kunde därför också en del småhantverkare redan i mitten av 1800-talet starta en viss uthyrningsverksamhet av bostäder till de bostadslösa arbetsskarlar, som ej kunde få sängplats hos sin arbetsgivare. 2)

Man konstaterar således här en begynnande social separation mellan arbete och boende i övergångsstadiet mellan feodala och kapitalistiska produktionsformer. Den tidigare så enhetliga sociala kontrollen över såväl arbete som bostad av den suveräne hantverkaren/producenten börjar nu upplösas för att lämna plats för ett från produktionen mera fristående bostadsutbud för egendomslösa arbetare.

Trots denna begynnande sociala separation kan man ändå konstatera förekomsten av en kvardröjande organisatorisk samordning av arbete och bostäder under den kapitalistiska produktionsformens tidigaste skeden.

Bristen på en utbyggd fysisk samhällsstruktur som var anpassad till den nya tidens krav tvingade nämligen de tidigare fabriksägarna att själva investera i den för produktionen nödvändiga strukturen av transportleder, energiförsörjning, arbetarbostäder mm. Därigenom uppstod en lokal samordning av investeringarna i produktivt kapital och bostadsinvesteringarna. Det här systemet med "bruksortsinvesteringar" var som bekant speciellt väl utvecklat på den rena landsbygden och i de mindre städerna. Även i storstäder som Göteborg och Stockholm förekom emellertid detta speciella system för samordning av utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser. Här tillkom på så sätt ett flertal bostadsområden under den senare hälften av 1800-talet. 3)

Denna samordning av arbetsplatserna och bostäderna vilade dock inte längre på den fria och självägande hantverkarens hemarbete eller mästartarens upplåtande av sängplatser till sina gesäller och lärlingar under deras utbildningstid. I stället bestod samordningen av de nya fabriksherrarnas ägande av särskilda hyreshus enbart avsedda för boende - hus som prissattes och hyrdes ut till arbetarna i fabriken. 4) Någon omedelbar och spontan social integration mellan arbete och boende kan man emellertid inte tala om i detta fall. Samordningen var i första hand av organisatorisk karaktär, eftersom en i förhållande till arbetet och boendet extern maktfaktor

1) Liedgren (1961:74-75)

2) Paulsson (1950, Del I:195)

3) Se Johansson (1974:108), Liedgren (1961:61ff) och Oscarsson (1976)

4) I realiteten skedde detta oftast genom att arbetsgivaren drog av en del av hyrespriset från lönen och räknade bostaden som en löneförmån

- dvs fabriksägaren - i kraft av sitt ägande av arbetsplatserna och bostadslägenheterna kunde samordna den enskilda arbetsplatsen med en motsvarande lägenhet.

Man skall dock inte överdriva omfattningen av den tidiga kapitalismens organisatoriska samordning av arbete och bostad genom dessa arbetsgivarbostäder. Redan i sekelskiftet stod de svenska företagen i genomsnitt endast för ca en fjärdedel av de anställdas bostäder. 1) På 1940-talet bodde enbart ca 6% av de svenska städernas arbetarstam i av arbetsgivaren ägda bostäder. 2)

Den akuta bostadsnöden i de snabbväxande nya industristäderna skapade nämligen goda möjligheter för kapitalstarka personer att göra stora och snabba vinster genom bostadsbyggande och spekulation i mark och bostäder. I den mån som det nya byggnadskapitalet inte klarade av att tillfredställa de elementära bostadsbehoven hos städernas arbetare, 3) bildade dessa bostadsbyggnadskooperationer eller skaffade sig egna hem genom självbyggnad. Det var dessa förhållanden som kom att utgöra den samhälleliga grunden och drivkraften bakom den med tiden allt snabbare framväxten av en separat bostadsmarknad inom de växande industristäderna.

En annan bidragande orsak var arbetarnas ständiga kamp för att frigöra sig från beroendet av arbetsgivarnas bostäder. 4) Förlust av arbetet betydde ju under sådana förhållanden även förlust av bostaden. 5) Likaså innebar detta system att arbetsgivarens sociala kontroll över arbetaren på arbetsplatsen även kunde utsträckas till hemmet. 6)

1) Liedgren (1961:112-113). Se även Paulsson (1950 , Del II:556)

2) Curman (1944:27)

3) En av de viktigaste orsakerna till byggnadskapitalets bristande förmåga att "bygga bort" bostadsbristen i de nya industristäderna var bostadsinvesteringarnas sekundära betydelse i industrialiseringsprocessen i förhållande till industriinvesteringarna. Den väldiga efterfrågan på kapital för nyinvesteringar inom industrin under den senare delen av 1800-talet stegrade kapitalräntan till den grad att vinsterna inom bostadssektorn under vissa perioder hotades. Detta ledde i sin tur till kraftigt minskade bostadsinvesteringar och överföring av kapital till mera profitabla investeringar. (Hammarström 1970)

4) Den enskilda arbetarens strävan till frigörelse från dessa sk "arbetsgivarbostäder" illustreras bra av Geijerstam (1894:32): "Ej sällan händer, att arbetare, hvilka fordom bott i fabriken bostäder, flyttar och på egen hand söka sig lägenheter i staden. Däremot hör man icke, att dessa sedermera återvända till sina förut innehafda lägenheter, eller att personer, hvilka förut hyrt i staden, utbyta dessa lägenheter mot fabriken". En skildring av fackföreningarnas kamp för frigörelse från beroendet av arbetsgivarnas bostäder ges av Gårdlund (1942:411ff)

5) Engels (1887, 1974:50-51), Gårdlund (1942:411)

6) Arbetsgivaren kunde sålunda förbjuda agitation och fackliga möten i arbetarnas hem med hänvisning till att han ägde bostaden

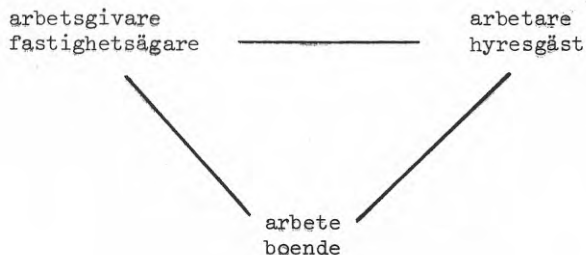
De ovan diskuterade formerna för samordning mellan arbetsplatserna och bostäderna upplöstes därmed i det närmaste fullständigt. Detta berodde sålunda i huvudsak på att ägandeenheten mellan bostadshuset och arbetsplatsen gradvis löstes upp genom det omfattande intåget av tomtjobbare, bostadsspekulanter och byggmästare - dvs det nya byggnadskapitalet - i bostadsproduktionen.¹⁾ Som ovan nämnts stärkte naturligtvis arbetarna bostadsbyggande denna utveckling mot en från arbetsmarknaden separat bostadsmarknad.

Samhällsutvecklingen hade således lett fram till ett radikalt förändrat förhållande mellan arbete och boende. Den i det närmaste totala sociala integrationen under de förkapitalistiska samhällsförhållandena har ersatts av en social åtskillnad genom framväxten av en separat bostadsmarknad. Det bör dock noteras att det under övergångsperioden, förekom en viss organisatorisk samordning (trots den grundläggande sociala separationen) av arbetsplatserna och bostäderna genom vissa fabriksherrars dubbla kontroll över såväl fabriker som arbetarbostäder.

3.2 Två marknader - två organisationsstrukturer

Den ovan studerade framväxten av två separata marknader - arbetsmarknaden och bostadsmarknaden kan illustreras med hjälp av två idealiserade figurer. Den första visar ett system med socialt integrerat arbete och boende; dvs en stiliserad modell av förhållandena under övergångsperioden mellan feodala och kapitalistiska samhällsförhållanden.

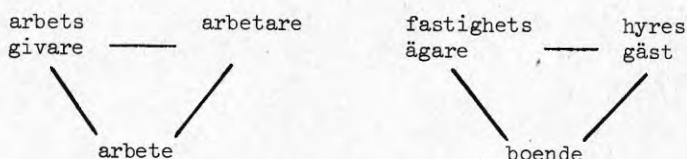
Figur 4. Social grundstruktur under senfeodalism/tidig kapitalism



1) En bra beskrivning av motsvarande utveckling i USA ges av Vance (1966)

Den andra figuren (fig. 5) är en schematisk illustration av den sociala grundstruktur som gradvis växte fram genom upplösningen av de direkta ägobanden mellan arbete och bostad. Denna modell representerar således i huvudsak den mer eller mindre utvecklade kapitalismens samhälle.

Figur 5. Social grundstruktur under den utvecklade kapitalismen



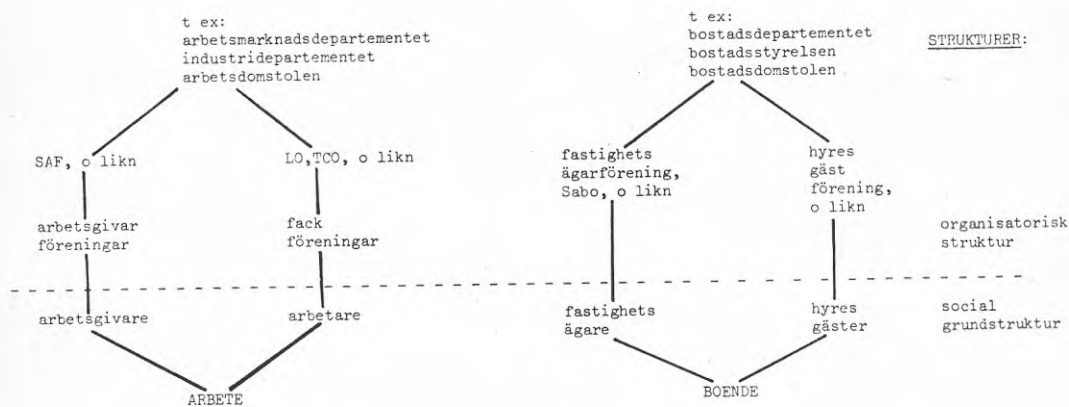
Separationen mellan utbudet av arbetsplatser och bostäder genom framväxten av en separat bostadsmarknad skapar således två tydliga och väl avgränsade sociala strukturer inom vilka individen agerar beroende på om det gäller arbete eller boende. Den tidigare arbetsgivaren/hyresvärden har nu splittrats upp i två skilda skikt inom den kapitalägande klassen: företagsägare och bostadsfastighetsägare. 1) De egendomslösa får därmed två olika typer av herrar - arbetsgivaren och hyresvärden. Majoriteten av den arbetande befolkningen får sålunda två socialt separata roller; som arbetskraft inom produktionssfären och som bostadskonsument inom konsumtionssfären.

Organisationsnivån inom den utvecklade kapitalismen är emellertid hög och stigande, varför den i figuren ovan illustrerade sociala grundstrukturen tenderar att förstärkas genom en successiv uppbyggnad av en rad bostads- och arbetsmarknadsanknytna orga-

1) En teoretisk bestämning av företagsägarnas och hyreshusägarnas skilda socio-ekonomiska roller inom den kapitalistiska ekonomin ges av Engels (1887, 1974). De personmotsättningar som dessa två gruppers delvis motsatta intressen gett upphov till inom svensk inrikespolitik skymtar fram i Söderpalm (1976).

nisationer. 1) I Sverige av idag är arbetsgivarna organiserade i branschorganisationer och takorganisationer lika väl som de arbetande företräds av sina fackliga organisationer på olika nivåer. Fastighetsägarna och hyresgästerna organiserar sig på motsvarande sätt. Ovanpå dessa intressegruppers organisationer tillkommer dessutom den offentliga byråkratin med samma sektororienterade uppbyggnad. Arbetsmarknaden samordnas statligt genom myndigheter som t ex arbetsdomstolen, arbetsmarknadsdepartementet och industridepartementet, medan bostadsmarknaden toppas av statliga organisationer som bostadsdomstolen, bostadsstyrelsen och bostadsdepartementet. Inom båda dessa sektorer är därtill ett stort antal mer eller mindre fast organiserade intressegrupper verksamma; den privata byggindustrin, villaägarna, lokala miljögrupper markägare m fl. Huvudstrukturen inom denna sektoriellt inriktade organisationsuppbyggnad sammanfattas schematiskt i figuren nedan:

Figur 6. Social grundstruktur med organisationsuppbyggnad



- 1) Med organisation menar jag här helt enkelt vissa institutionaliserade förhållanden mellan grupper av individer som har eller inte har kontroll över vissa verksamhetsmedel. Denna relativt vida definition som refererar till Sunesson (1974:52,53) innefattar således såväl utpräglade intresseorganisationer som offentliga institutioner. Begreppet organisation blir därför huvudsakligen ett empiriskt begrepp där den konkreta innebörden avgörs i varje enskilt fall av karaktären på den utpekade organisationen.

3.3 Rumsliga konsekvenser

Utvecklingen från feodalismens sociala samordning av arbete och boende fram till våra dagars i det närmaste totala sociala separation får naturligtvis påtagliga konsekvenser för arbetets och boendets rumsliga bestämning. Sociala förändringar har nästan alltid en rumslig dimension. (Jmfr diskussionen i avsnitt 2 ovan). När det gäller förhållandet mellan socialt och rumsligt avstånd pekar sålunda en mängd undersökningar på att även om det inte föreligger något absolut samband mellan dessa, så tenderar social och rumslig separation att följas åt. 1)

En kort genomgång av de rumsliga förändringarna i förhållandet mellan arbete och boende under samma historiska tidsperiod som redovisats ovan, visar också på en ganska tydlig parallellitet i tiden mellan den sociala och rumsliga utvecklingen. Det föreligger dock en viss tidsförskjutning så att rumslig samhällsförändring föregås av social samhällsförändring. Detta förklaras av en mängd olika tröghetsfaktorer som gör att den rumsliga dimensionen av samhällsutvecklingen får en tidsmässig eftersläpning. De här tröghetsfaktorerna utgörs huvudsakligen av i rummet fysiskt och tidsmässigt fixerade förhållanden som byggnader, vägar anläggningar etc - dvs den fysiska infrastrukturen. Då det gäller förhållandet mellan social och rumslig separation framstår naturligtvis den tillgängliga kommunikationstekniken som den absolut viktigaste av dessa tröghetsfaktorer.

I vårt fall sätter den existerande transportteknologin utan tveivel absoluta gränser för det rumsliga avståndet mellan individernas bostäder och arbetsplatser inom en fungerande social och fysisk samhällsstruktur. Det krävs således en viss nivå på persontransporttekniken för att den sociala uppdelningen mellan arbete och boende skall få en konkret rumslig dimension. Detta får naturligtvis inte tolkas så att den transporttekniska utvecklingen helt bestämmer det rumsliga förhållandet mellan arbete och bostad. Det är snarare så att den sociala utvecklingen på sikt gynnar den transportteknologi som den existerande samhällsstrukturen behöver. Dagens omfattande sociala separation mellan arbete och boende kräver sålunda en effektiv och billig masstransportapparat som en förmedlande länk mellan samhällets arbets- och boendefunktioner. 2) Innan detta behov av en fungerande masstransportteknologi gör sig gällande - förmedlat genom efterfrågan på persontransporter - finns heller inga samhälleliga förutsättningar för att utveckla en sådan teknologi. 3)

- 1) Feldman (1977:33,34). Bostadssegregationen är ett känt exempel på detta förhållande. Socialt likartade individer och grupper tenderar att koncentrera sitt boende till vissa geografiska områden, väl avskilda från övriga grupper. Social närhet tycks således befrämja rumslig närhet, medan socialt avstånd på ett motsvarande sätt befrämjar rumsligt avstånd.
- 2) Se Feldman (1977))
- 3) Så grundades t ex redan 1662 ett hästdraget persontransportsystem i Paris. Detta måste dock snart läggas ned på grund av passagerarbrist. Först långt senare, under 1800-talet, då efterfrågan på inom-urbana resor ökat kraftigt genom den tilltagande separationen mellan arbete och bostäder, återuppstod och vidareutvecklades detta transportsystem. (Feldman 1977:54).

Det står helt klart att utvecklingen av adekvata inom-urbana mass-transportssystem inom de större svenska tätorterna till en början inte alls täckte de behov som den sociala separationen av arbete och boende skapade vid övergången från feodala till kapitalistiska samhällsförhållanden. Den obefintliga masstransportteknologin blev därmed en form av flaskhals, som trots den begynnande sociala separationen av arbete och boende förhindrade en parallell rumslig utveckling. Så länge de arbetande av ekonomiska och tekniska orsaker var hänvisade att gående ta sig till och från arbetet, 1) omöjliggjordes i realiteten alltför långa distanser mellan arbetsplatserna och bostäderna. Den rumsliga samordningen mellan individens arbete och bostad kvarstod därför i stor utsträckning - trots den begynnande sociala separationen - under kapitalismens tidigaste skeden. 2)

Det med tiden allt mera omfattande arbetskraftsbehovet inom den framväxande manufakturen tillsammans med den växande floden av egendomslös arbetskraft från landsbygden till städerna, gjorde det emellertid allt svårare att samlokalisera de enskilda arbetsplatserna och bostäderna. Bostäderna tenderade att breda ut sig på ständigt växande ytor medan arbetsplatserna genom skaltillväxten inom de enskilda företagen koncentrerades i snabbt växande fabriksenheter. Gångavstånden till arbetsplatserna blev allt längre inom de nya storstadsregionerna. 3)

Den bristande sociala samordningen mellan arbete och boende började således få en alltmera markerad rumslig dimension. Det samhälleliga behovet av en effektiv inom-urban persontransportteknik blev därmed påtagligt. Persontransportefterfrågan ökade kraftigt och skapade nu reella ekonomiska incitament för att utveckla en billig spårbunden lokaltrafik någorlunda anpassad efter de arbetandes transportbehov. Dessa fick därmed för första gången tekniska och finansiella möjligheter att avlägsna sitt boende en bit från arbetsplatsen - den direkta rumsliga anknytningen till fabriksarna gav knappast upphov till den mest idealiska bostadsmiljön. 4) Sålunda visar en undersökning av Stockholms förortsbefolkningens arbetsplatser som gjordes i samband med 1935 års regionplanering att hela 92% av befolkningen i de norra och 73% av befolkningen i de södra förorterna redan 1928 långpendlade till sina arbetsplatser belägna i innerstaden. 5)

1) Paulsson (1950, Del I:179)

2) Se t ex Benevolo (1973:35) och Engels (1887, 1974:54)

3) Liedgren (1961:113)

4) Se t ex Benevolo (1973). Den klassiska skildringen av vad denna intima blandning av arbete och boende kunde betyda för bostadsmiljön finns i Engels (1892, 1973:88ff). Utbyggnaden av arbetarstadsdelen Aspudden i Brännkyrka socken strax söder om Stockholm under 1910-talet, är ett utmärkt exempel på såväl byggherrens medvetna förläggning av ett bostadsområde en bit från de eländiga bostadsförhållandena i stadsdelarna närmast fabriksarna (i Liljeholmen), som arbetarnas egna beslut att flytta ut till ett område som låg relativt avskilt från arbetsplatserna. Se Sannel (1975)

5) Betänkande och förslag till regionplan för Stockholm med omnejd. Tabell 4, sidan 77. Stockholm 1935.

Under efterkrigstiden har pendlingsvolymen fortsatt öka inom de svenska stadsregionerna beroende på en ständigt tilltagande rumslig separation mellan de enskilda individernas arbetsplatser och bostäder. Stockholms Läns Landstings undersökningar av pendlingsströmmarna mellan stor-Stockholmsregionens kommuner visar sålunda på en kraftig ökning av pendlingsvolymen mellan 1960 och 1975.1) Göteborgs universitets Kulturgeografiska institutions kartläggning av förhållandet mellan ortstruktur och energikonsumtion påvisar en kraftigt ökande rumslig separation av arbete och boende med därav följande ökning i arbetsresornas omfattning också i Göteborgsregionen under 1970-talet. 2)

Slutligen bör det också påpekas att den svenska utvecklingen på detta område ingalunda är unik. Den internationella litteraturen bekräftar entydigt att den ovan beskrivna utvecklingen ingår i ett inom den utvecklade delen av världen mycket tydligt mönster med ständigt ökande pendlingsvolymerna på grund av den tilltagande rumsliga separationen mellan individernas arbetsplatser och bostäder. 3)

3.4 Samhällsstruktur och lokalisering av arbete och bostad

Redovisningen ovan av den sociala och rumsliga separationen mellan samhällets arbets- och boendefunktioner pekar på att dessa utgör två sidor av samma utvecklingsprocess. Den historiska framväxten av en grundläggande social separation mellan arbete och boende skapar förutsättningar även för en rumslig separation mellan dessa samhällsfunktioner.

Låt oss studera den här kopplingen mellan den sociala och den rumsliga separationen mellan arbete och boende lite närmare. De huvudmoment som tillsammans ledde till att den tidigare sociala integrationen mellan arbete och boende löstes upp och ersattes av en samhälleligt fundamental åtskillnad kan sammanfattas i tre punkter: 1. Uppkomsten av ett särskilt bostadsägande skikt (det nya byggnads- och bostadskapitalet) och den därmed följande ägosplittringen mellan arbetsplatserna och bostäderna, 2. framväxten av en från arbetsplatsutbudet separat bostadsmarknad, samt 3. uppbyggnaden av två separata organisationsstrukturer på de två marknaderna.

- 1) "Arbetsresor i Stockholmsregionen". Stockholms Läns Landsting, Regionplanekontoret, Rapport 1976:4, Stockholm sept. 1976, samt "Lokalt arbetsresande". Stockholms Läns Landsting, Trafikkontoret, Rapport 1/78, Stockholm mars 1978.
- 2) Listerus et al. (1978)
- 3) Se t ex Gottman, Harper (1967). För en beskrivning av den extrema tillväxten av pendlingsvolymen under efterkrigstiden i Japan, se Shibata (1978). En bra genomgång av den amerikanska litteraturen om den tilltagande rumsliga separationen mellan arbete och boende finns hos Feldman (1977)

De här tre punkterna bildar tillsammans den konkreta framträdelseformen av den teoretiskt härledda sociala separationen mellan de abstrakta kategorierna arbete och boende. Det är också dessa som utgör de principiella mekanismer genom vilka den fundamentala sociala åtskillnaden mellan arbete och boende återskapas i en rumslig samhällsdimension.

Moment ett (1) och två (2) är ömsesidigt beroende av varandra. De är dessutom samhällsstrukturellt grundläggande eftersom de berör de två nyckelkomponenterna marknad och ägande inom det system för ekonomisk resursfördelning som dominerar Sverige av idag - dvs pris-systemet. Prissystemet som är den kapitalistiskt organiserade marknadsekonomis principiella system för resursfördelning 1) bygger nämligen i grunden på principen för genom marknaden samordnat enskilt (eller offentligt) beslutfattande som institutionellt är baserat på äganderätten (äganderätt = beslutsrätt).

Ägandet av de produktionsmedel som är oundgängliga för den samhälleliga produktionsprocessen ger sålunda i detta institutionella system principiell beslutanderätt över utbudet av arbetsplatser. Ägande av mark och bostäder medför i princip motsvarande beslutsrätt på bostadssidan. Marknaden åter, är den plats där prissystemets resursfördelningseffekt konkret uttrycks i totala och fördelade mängder bostäder och arbetsplatser.

Konsekvensen av framväxten av en separat bostadsmarknad och ägosplittringen mellan produktionsmedlen och bostäderna blir därför att utbyggnad och fördelning av bostäder och arbetsplatser inte längre kan samordnas av gemensamma ägare och beslutfattare. I stället föreligger nu två olika marknader med olika drivkrafter bakom utbud och produktion och därmed även utbudets lokalisering. De reella besluten om lokaliseringen av bostäderna och arbetsplatserna fattas därför i stort sett oberoende av varandra och mot bakgrund av ofta vitt skilda målsättningar. Företagens omlokaliseringar, utvidgningar eller nedskärningar av sin kapitalanvändning slår direkt på arbetsplatsernas lokalisering. Dessa förändringar på arbetsmarknaden - som är bestämmande för arbetsplatsernas kvantitet och fördelning såväl i rummet som mellan individer, sociala skikt och yrkesgrupper - kontrolleras ytterst av kapitalägarna samt förhållandena på varu- och tjänstemarknaderna. Utbudet av bostäder regleras däremot av helt andra ägo- och marknadsförhållanden. Här är det istället ägoförhållandena på bostads- och fastighetsmarknaderna, samt utbuds- och efterfrågeförhållandena på den nationella, de regionala och lokala bostadsmarknaderna som är avgörande. Det är dessa förhållanden som i första hand påverkar bostadsutbudets kvantitet, kvalitet och fördelning mellan geografiska områden, individer, sociala skikt och yrkesgrupper.

1) Se t ex Dorfman (1969:9ff) och Samuelson (1964:15)

Detta innebär naturligtvis inte att ingen som helst samordning mellan arbets- och bostadsmarknaderna skulle föreligga. I annat fall så skulle samhällsorganisationen bryta samman. Man kan också konstatera en klar tendens till spontan samordning av de två marknaderna, men då framför allt på en mellanregional nivå. Förändringar i arbetsplatsutbudet slår nämligen direkt igenom i boendets lokalisering enbart om inga alternativa arbetsplatser (vid driftsinskränkning) eller bostäder (vid driftsutvidgning) finns att tillgå inom för de berörda individerna "rimligt" pendlingsavstånd. 1) I det förra fallet tvingas individen att byta bostad; i det senare fallet skapas en utvidgad marknad för bostäder inom expansionsområdet som normalt realiserar genom bostadsbyggande. I övriga fall, då en någorlunda stor arbets- och bostadsmarknad föreligger inom en för arbetspendling "rimlig" tids-rumssektor, existerar ingen reell samordning - vare sig i social eller rumslig mening - av arbetsplatserna och bostäderna. 2) Denna situation föreligger i dag på lokal nivå i samtliga svenska städer med normalt diversifierad arbets- och bostadsmarknad.

Det tredje momentet (3) i den grundläggande sociala åtskillnaden mellan arbete och boende, dvs framväxten av separata samhällsliga organisationsstrukturer på bostads- respektive arbetsmarknaden (se figur 6), förstärker naturligtvis ytterligare den relativa isoleringen mellan de strukturer inom vilka lokaliseringen av arbetsplatserna och bostäderna ytterst avgörs. De organisationer som tillsammans bildar denna tudelade organisationsstruktur är nämligen samtliga inriktade på att förverkliga vissa institutionaliserade målsättningar antingen inom bostadssektorn eller arbetsmarknaden. Även deras medelsarsenal för målförverkligandet är i första hand sektorinriktade. Såväl mål som medel är således ensidigt inriktade på den sektor inom vilken den enskilda organisationen verkar.

- 1) Det "rimliga" pendlingsavståndet bestäms naturligtvis av nivån på den tillgängliga transporttekniken. Så pekar t ex Waldén et al. (1976:74-77) på att ett av de viktigaste kriterierna på bostads- och arbetsmarknadernas reella rumsliga omfattning är arbetskraftens möjligheter till geografisk rörlighet. Broadbent (1977) använder sig av samma principiella resonemang för att bestämma "det urbana rummet" ur individens synpunkt.
- 2) Denna brist på samordning manifesterar sig även inom den ekonomiskgeografiska teorivärlden genom de hittills misslyckade försöken att etablera en realistisk lokaliseringsmodell täckande såväl bostads- som företagssektorn. Det traditionella mikroekonomiska försöket att bygga en sådan totalmodell rörande markpris och urban markanvändning är grundat på antagandet att fastighetsmarknaden i princip inte skiljer sig från varumarknaden. Detta antagande kan tillbakavisas både teoretiskt och empiriskt. Se t ex Harvey (1973) och Svensson (1975).

Samordnat beslutfattande rörande bostäder och arbetsplatser är därför svårgenomförbart inom de idag existerande bostads- och arbetsmarknadsorganisationerna. De lokaliseringsbeslut som fattas inom denna överordnade organisationsstruktur förstärker därmed med nödvändighet de rumsliga dimensionerna (om än i modifierad form) av den ovan diskuterade ägande- och marknadssplittringen mellan samhällets arbets- och boendefunktioner.

Mot bakgrund av denna analys vill jag därför hävda, att den grundläggande samhällsstruktur som utöver det avgörande inflytande över utbudet på arbetsplatser och bostäder, i sin nuvarande utformning måste skapa påtagliga rumsliga obalanser mellan arbete och boende. Dessa obalanser är av både strukturell och kvantitativ karaktär, eftersom de berör såväl den bristande samordningen mellan typen av bostäder och typen av arbetsplatser inom ett lokalt område (strukturell obalans), som bristen på direkt kvantitativ överensstämmelse mellan antalet arbetsplatser och bostäder inom området (kvantitativ obalans).

Den sektoriserade samhällsliga strukturen - från ägande och marknadsförhållandena till den överordnade organisationsnivån - utgör således utan tvivel den grundval på vilken den bristande samordningen mellan arbete och boende vilar.

4.0 OFFENTLIG PLANERING: TERRITORIER OCH SEKTORER

"In fact (...) land use allocation in contemporary cities are not purely determined by a market, but are the outcome of a peculiar partnership: a market allocation process that leads away from efficiency and rationality, and a political allocation process that unceasingly attempts to rectify these negative outcomes..." (Scott, Roweis 1977:1107)

Uppbyggandet av en offentlig planeringsapparat kan bland annat ses som ett försök att skapa samhälleliga instrument för en medveten styrning och samordning av olika aktiviteter som på grund av den existerande samhällsstrukturen inte spontant anpassar sig till varandra. Den offentliga planeringen kan därför ur detta perspektiv betraktas som en verksamhet som försöker överbrygga ur samhällsstrukturen spontant uppkomna samordningsproblem. Ett sådant samordningsproblem finner vi i fallet arbete-boende. Här har den grundläggande sociala separationen mellan samhällets arbets- och boendefunktioner lett till påtagliga samordningsbrister (se kapitel 3 ovan). Den sociala dimensionen av denna samordningsproblematik tas om hand av offentliga institutioner som t ex de lokala arbets- och bostadsförmedlingarna, medan dess rumsliga dimensioner behandlas av den fysiska planeringen, persontransportplaneringen och liknande.

Eftersom vi i detta sammanhang intresserar oss speciellt för den rumsliga dimensionen av den bristande samordningen mellan arbete och boende, så kommer jag att koncentrera mig på den nuvarande planeringsapparatens principiella betydelse för den rumsliga bestämningen av arbete och boende. Jag begränsar här mitt perspektiv på två olika sätt. För det första så kommer jag enbart att studera den offentliga planering som bedrivs av olika kommunala och statliga myndigheter, och för det andra så kommer jag primärt att koncentrera mig till det rumsliga innehållet i den offentliga planeringen. Jag utsluter således den omfattande planeringsteoretiska diskussionen av begreppet "planering" i en vidare bemärkelse ur den fortsatta diskussionen. 1)

Den rumsliga planeringen i offentlig regi drivs dels av territoriellt och dels av sektoriellt baserade myndigheter. 2) De sektoriellt baserade myndigheterna har vi redan stött på i samband med behandlingen av den moderna organisationsuppbyggnaden på samhällets arbets- och boendefunktioner (avsnitt 3.2). Skillnaden är bara den att jag då behandlade den sektoriellt inriktade organisationsstrukturen som helhet, medan jag här skiljer ut och särbehandlar den offentliga delen av denna struktur. Exempel på sektorbaserade offentliga myndigheter är bland andra bostadsdepartementet, arbetsmarknadsdepartementet, länsbostadsnämnden, länsarbetsnämnden, kommunala bostadsföretag, Statens Järnvägar m fl. Den rumsliga planering som bedrivs av dessa myndigheter, syftar till en geografisk bestämning av en viss typ av samhällsfunktioner utgående från den

1) För en genomgång av den internationella diskussionen kring planeringsbegreppet i ett vidare samhälleligt och teoretiskt perspektiv, se t ex Gullberg (1978)

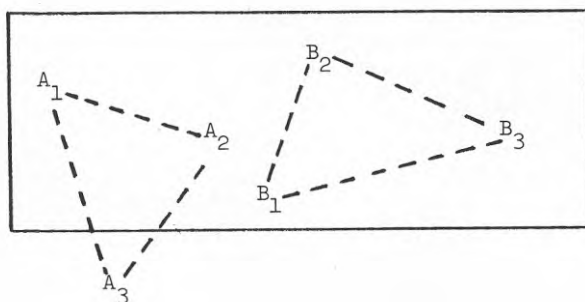
2) Jmfr Lundén (1977)

enskilda funktionens totala verksamhetsbehov. I fortsättningen kallas denna form av offentlig rumslig planering för sektorplanering.

De territoriellt baserade offentliga myndigheterna bygger på en helt annan organisations- och planeringsprincip. Här är det territoriet och inte funktionen som är verksamhetens principiella integrationsbas. Exempel på territoriellt baserade myndigheter är kommun, länet och staten. I den mån som dessa myndigheter bedriver någon rumslig planläggning så syftar den till en rumslig bestämning och organisation av skilda samhällsfunktioner inom gränserna för det territorium som den planerade myndigheten formellt kontrollerar. Den här typen av offentlig rumslig planering kallar jag därför fortsättningsvis för territoriell planering.

De två formerna för rumslig offentlig planering kan illustreras på följande sätt:

Figur 7. Territoriell och sektoriell rumslig planering



Territoriell planering av skilda samhällsfunktioner inom ett givet territorium.

$A_{1..n}$, $B_{1..n}$ Sektorplanering av samhällsfunktionerna A och B.

För att kunna göra en preliminär bedömning av dessa planeringsformers principiella betydelse för möjligheterna till en förbättrad offentlig samordning av arbetsplatser och bostäder, fordras en relativt abstrakt analys av de två planeringsformernas fundamentala innehåll. Jag börjar med den sektorinriktade offentliga planeringen.

4.1 Sektorplanering

Det är viktigt att lägga märke till att den rumsliga planeringen endast ingår som en del av den offentliga planeringsverksamheten inom en funktionellt avgränsad samhällssektor. Sektorplaneringen syftar nämligen till en total organisation av samhällsfunktionens rumsliga såväl som icke-rumsliga dimensioner (jmf. kapitel 2). Eftersom varje samhällsfunktion nästan alltid har en rumslig komponent, så uppstår ett behov av direkt rumsligt inriktad planering även inom ramen för sektorplaneringen. Det står emellertid klart att den rent rumsliga planeringen här är klart underordnad de övergripande målsättningarna för sektorns funktion som helhet. Den rumsliga sektorplaneringen är således i hög grad beroende av den icke-rumsliga planeringen och organisationen av sektorn i övrigt.

Denna klara och explicita koppling mellan planobjektets rumsliga och icke-rumsliga dimensioner är utan tvivel sektorplaneringens främsta tillgång. Analysen av sambandet mellan den institutionella samhällsstrukturen och lokaliseringen av arbete och boende visade tydligt hur oerhört stark kopplingen mellan social och rumslig förändring är (se kapitel 3). Eftersom samhällets icke-rumsliga dimension (den ekonomiska basen, samt de sociala och organisatoriska förhållandena - se kapitel 2) utgör det dynamiska elementet i samhällets utveckling, så följer det också logiskt att nyckeln till en effektiv rumslig planering inte ligger i rummet utan fastmer i den icke-rumsliga samhällsstrukturen. Som konstaterats ovan uppfyller den sektoriellt inriktade rumsliga planeringen detta krav på icke-rumslig referens. Här torde det således finnas principiella möjligheter till en effektiv planering av de rumsliga förhållandena inom ramen för den enskilda samhällssektorn.

Sektorplaneringens möjligheter till en effektiv samordning i vertikallet mellan den rumsliga och icke-rumsliga samhällsnivån saknas emellertid i horisontallet. Den sektoriellt inriktade planeringen är nämligen definitionsmässigt inriktad på en viss typ av samhällsfunktioners interna planering och tar därför i princip ingen hänsyn till andra samhällssektorers behov. Den interna sektoroptimeringen går här före samhällelig totaloptimering. En sektoriellt inriktad rumslig planering kan därför aldrig utifrån sina egna planeringsförutsättningar samordna och totaloptimera en rad olika sektorer inom samhället. En effektiv samplanering av två eller flera samhällssektorer är således i princip omöjlig inom den traditionella sektorplaneringens ramar. För att lösa sådana överordnade samordningsproblem krävs någon form av sektor-övergripande planering. 1)

1) Sektorplaneringens negativa effekter för den totala samhällsutvecklingen och behovet av en effektiv sektor-övergripande samordnande planering har genom åren påvisats av många aktiva planerare och samhällsforskare. Ett av de senaste svenska bidragen till denna diskussion levererar Bylund i en nyutkommen ERU-rapport. (Bylund 1978)

4.2 Territoriell planering

En form av sektorövergripande planering finner man i den territoriellt inriktade offentliga planeringen. Som redan antytts så syftar nämligen den territoriellt baserade offentliga planeringen till en rumslig organisation av skilda samhällsfunktioner inom ett visst väl avgränsat territorium. Den dominerande formen av offentlig territoriell planering är utan tvivel den kommunala fysiska planeringen. Den kommunala fysiska planeringen syftar i första hand till en rumslig bestämning av de olika samhällsfunktionerna - tänkta eller redan existerande - inom det kommunala beslutsterritoriet. Naturligtvis förekommer territoriell planering även med andra beslutssubjekt än kommunen; t ex på läns- och landstingsnivå. Den kommunala fysiska planeringen är ändå den som genom det s.k. kommunala planmonopolet får de mest påtagliga samhälleliga konsekvenserna, varför jag i den fortsatta diskussionen med territoriell planering i första hand menar kommunernas fysiska planering i traditionell mening.

Den kommunala fysiska planeringens sektorövergripande karaktär fastslås på ett flertal ställen i byggnadslagen och byggnadsstadgan. Om upprättande och antagande av kommunal stadsplan heter det t ex följande: "Stadsplan skall utmärka och till gränserna angiva de för olika ändamål avsedda områdena som ingår i planen..." (SFS 755/1972 § 25, min understrykning). Här föreligger alltså en planform som formellt skall styra ett flertal vitt skilda samhällsfunktioners lokalisering och som därmed också bör kunna användas som ett instrument för en medveten offentlig samordning av arbete och boende. 1) Låt oss därför analysera denna form av offentlig planering närmare, för att försöka komma under de formella möjligheternas yta, till det reella innehållet i dessa möjligheter.

Som jag redan konstaterat, fordrar en effektiv rumslig planering en stark icke-rumslig referens. 2) För att den territoriella planeringen skall kunna fungera som en effektiv samordnare av samhällets skilda funktioner och sektorer, krävs därför en samordnad styrning av dessa funktioner även på det icke-rumsliga planet. Dagens territoriellt inriktade rumsliga planering fungerar emellertid i mycket liten utsträckning efter sådana principer. Den är snarare inriktad på en mer eller mindre renodlad "möblering" i rummet av vissa inom planom-

1) En vildvuxen flora av olika former av territoriellt baserad sektorövergripande kommunal planering som inte regleras av BS och BL har vuxit fram under den senaste tiden (kommunöversikt, delplan, dispositionsplan, områdesplan etc). Dessa nya former av offentlig fysisk planering har emellertid samma principiella karaktäristika som de planformer som regleras i BS/BL - skillnaden är bara att de helt saknar rättsverkan och oftast är mindre detaljerade. (Tonell 1977:21)

2) Denna insikt ger Pahl ett klart uttryck för, då han påpekar det stora behovet av att få "planerarna" att inse att de inte bör utgå från ett tänkt manipulerbart rumsligt system, utan att utgångspunkten för en realistisk rumslig planering istället måste vara "some understanding of the nature of the British capitalism and how it is changing. They ("the planners") will need conceptual tools with which they can rigorously analyse the political economy of the advanced societies". (Pahl 1975:6)

rådet befintliga eller i framtiden tänkta samhällsfunktioner. Den territoriella planeringens minsta gemensamma nämnare och integrationsbas är därför samhällets rumsliga dimension. Denna form av offentlig planering får därmed en rumsligt geometrisk slagsida som tydligt avspeglar sig i den traditionella bestämningen av planbegreppet såsom en avbildning eller gestaltning av de skilda samhällsfunktionernas rumsliga belägenhet. Den här synen på rumslig samhällsorganisation och fysisk planering torde ha sin historiska och yrkesmässiga förankring i lantmästar- och arkitekttraditionens projiseringsplanering av en existerande eller tänkt verklighet på ett horisontalplan. 1)

Den ensidiga fokuseringen till den rent rumsliga dimensionen av samhället får även ett påtagligt - om än implicit - stöd i den efterkrigstida akademiskt geografiska forskningstraditionen. 2) Den geografiska analysen har nämligen ända sedan 50-talet tenderat att ensidigt begränsa sig till "the spatial point of view", vilket ofta inneburit att man reducerat de geografiska förklaringarna till att omfatta endast ett delelement av den totala samhällsgeografiska verkligheten - dvs rummet. 3) Objektet för geografin som vetenskap blir därmed huvudsakligen studiet av ett allmänt rumsligt mönster som beskrivs och analyseras i matematiskt-statistiska termer. 4) Samhällsgeografisk analys förvandlas till punktproblem, ytproblem och beskrivning av matematiska ytor, där alla rumsligt observerbara företeelser från utbredningen av böndernas skördar till affärsmännens kreditkort, kan lyftas fram och studeras på i princip lika villkor. 5) Denna behandling av rummet och rumsliga processer som från det övriga samhället isolerade eller isolerbara storheter överensstämmer väl med den offentliga territoriella planeringens principiella utformning. Det implicita antagandet bakom dagens territoriella planering är nämligen att planmyndigheten kan gå in på den rumsliga nivån, för att genom fysisk planläggning samordna och styra de olika samhällsfunktionernas rumsliga bestämning utan att behöva intervensera i den sociala samhällsstrukturen.

Det här antagandet är emellertid synnerligen problematiskt. De konkreta rumsliga förhållandena utgör nämligen i realiteten endast ett element hos de totala samhällsförhållandena, vilket innebär att den rumsliga samhällsnivån omöjligt kan isoleras och särbehandlas såsom en oberoende variabel.

Detta konstaterande gäller både för den teoretiska behandlingen av rummet som vetenskaplig kategori och vid den konkreta behandlingen av den rumsliga samhällsutvecklingen inom ramen för den offentliga planeringen. Genom att isolera sig på den rumsliga samhällsnivån,

- 1) Ahlberg (1971)
- 2) Den ofta implicita rumsuppfattningens betydelse för utformningen av olika planeringstekniker (och planeringsteorier) har påvisats av Lefebvre (1977)
- 3) Guelke (1977). Även Hägerstran (1973) har - från en "tidsgeografisk" utgångspunkt - kritiserat denna tendens till en alltför ensidig betoning av rummet.
- 4) Lindström, Martin (1977:11-12)
- 5) Jmför t ex Chorley, Haggett (1967). En kortfattad och bra genomgång samt kritik av "spatialismen" inom den moderna kulturgeografien finns hos Guelke (1977)

frånhänder sig teoretikern möjligheten att finna de samhälleliga förklaringarna till de studerade rumsliga förhållandena, medan "planeraren" på motsvarande sätt frånhänder sig möjligheten att finna effektiva samhälleliga instrument för att styra den rumsliga utvecklingen.

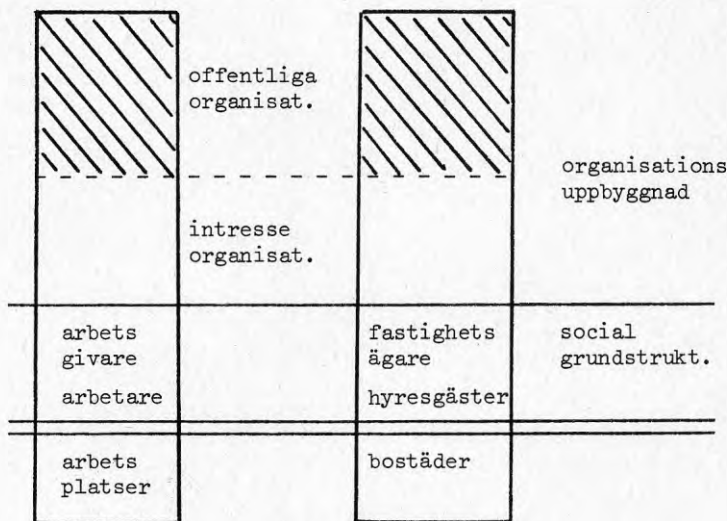
Leonard Guelkes kritik av denna "spatialism" och dess konsekvenser för den geografiska teoribildningen är även en implicit kritik av dagens territoriellt inriktade planering: "The attempt to restrict geographers to the spatial element alone made it impossible for geographers to explain the real world, and, still worse, channelled the explanations they gave to a single factor". (Guelke 1977:383) Genom att byta ut några ord i citatet blir kopplingen till dagens territoriella planering påtagligt: "The attempt to restrict planners to the spatial element alone made it impossible for the planners to control the real world, and, still worse, channelled their instruments to a single factor - space". I båda dessa fall har resultatet blivit nedslående. Den geografiska forskningen reduceras till beskrivning av olika rumsliga mönster och den territoriella (fysiska) planeringen begränsas till en bekräftelse i plankartans form på de olika samhällsfunktionernas rumsliga belägenhet. 1)

Slutsatsen av denna analys blir således att inte heller den territoriella planeringen - trots dess sektor-övergripande karaktär - idag kan fungera som en reell offentlig styrning och samordning i rummet av skilda sektorer och samhällsfunktioner.

4.3 Sektorieell och territoriell planering av arbete och bostäder

Vad innebär då dessa principiella egenskaper hos den sektoriella och territoriella planeringen för ett försök till medveten rumslig samordning av de två specifika samhällsfunktionerna arbete och boende? Frågeställningen kräver en återanknytning till analysen av de sociala och organisatoriska strukturer som är knutna till arbete och boende. En sådan återkoppling kan lämpligen börja med en renodling av de sociala och organisatoriska strukturer som presenterades i avsnitt 3.2, samt ett införande av den rumsliga samhällsdimensionen i modellen. Vi får då följande idealiserade modell:

1) Dagens territoriella planering är i realiteten nästan alltid endast en planrättslig bekräftelse på samhällets fysiska struktur, eftersom den inte genom intervention i den sociala beslutsstrukturen till fullo kan implementera sina egna planer. En lokalisering av en privatägd industri till ett på förhand för ändamålet planlagt område bekräftar därför bara att "planerarna" har bedömt företagets lokaliseringskrav rätt - inte att de verkligen kontrollerat dess lokalisering.

Figur 8. Social och rumslig struktur med organisationsuppbyggnad

Med hjälp av denna förenklade strukturmodell skall jag försöka illustrera hur den offentliga planeringen är kopplad till samhällets arbets- och boendefunktioner.

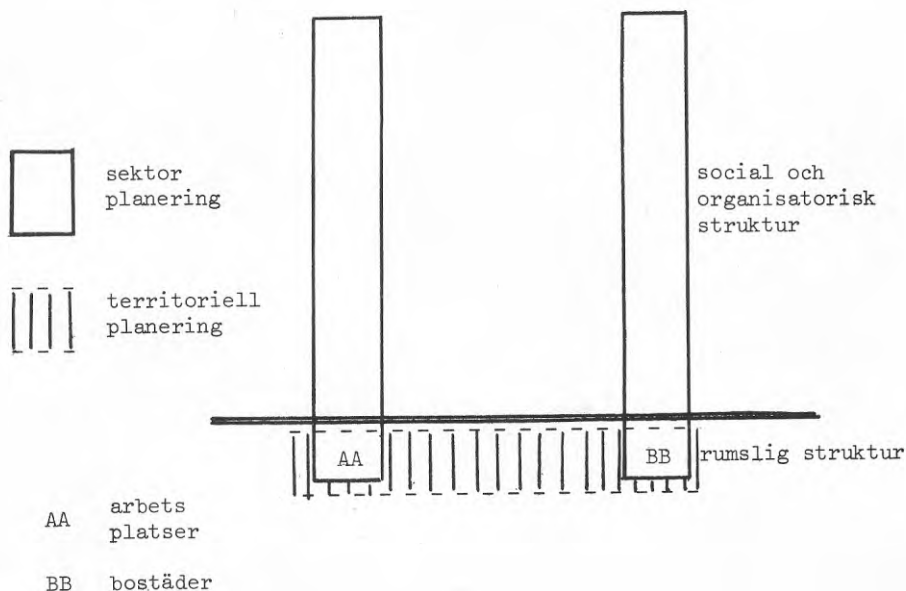
Sektorplaneringen är naturligtvis institutionellt förankrad i de streckade delarna av figuren, medan dess planeringsobjekt innefattar resten av de två staplarna - från den rena organisationsnivån och ned till de fysiska objekten arbetsplatser och bostäder på den rumsliga nivån. (se fig. 8)

Den territoriella planeringen är betydligt svårare att på ett lika självklart sätt placera in i den ovanstående figuren. Det här beror naturligtvis på att denna form av offentlig planering inte har någon principiell förankring i de två i figuren illustrerade vertikala sociala strukturer som är knutna till arbete och boende. Den territoriella planeringens subjekt ingår därför inte explicit i denna abstrakta skiss över samhällets arbets- och boendefunktioner.

Dess planeringsobjekt kan däremot identifieras på den rumsliga nivån i figuren ovan. Här kommer den territoriella planeringen in som ett försök till en i förhållande till de enskilda sektorerna extern, sektorövergripande rumslig samordning av arbete och boende.

Diskussionen kan sammanfattas i en renodlad figurframställning av den offentliga planeringens formella förhållande till samhällsfunktionerna arbete och boende:

Figur 9. Territoriell och sektoriell offentlig planering av arbete och boende.



Figuren illustrerar de direkta planerings-restriktioner som föreligger vid ett försök till rumslig samordning av arbete och bostad: (i) Sektorplaneringens bristande samordning i horisontalledet (mellan sektorerna), samt (ii) den territoriella planeringens bristande integration i vertikalledet (mellan den rumsliga och icke-rumsliga samhällsnivån). Som visades i avsnitt 4.1 och 4.2 ovan, så omöjliggör båda dessa brister - tillsammans och var för sig - en reell och fungerande offentlig samplanering i rummet av arbete och bostäder.

Det är dessa restriktioner som har karaktäriserat, och som fortfarande karaktäriserar, den offentliga planeringen av arbete och boende. Den fysiska planeringens (på läns- landstings- och kommunnivå) nyvaknade intresse för en lokal samordning i rummet av samhällets arbets- och boendefunktioner, har därför med nödvändighet hittills varit synnerligen problematiskt. Den fysiska (territoriella) planeringen förmår inte kontrollera de sektorbaserade beslutscentra som ändå ytterst avgör det slutliga utbudet på arbetsplatser och bostäder - utbudstyp samt utbudets sociala och rumsliga fördelning. Den offentliga planeringen har därför i dag mycket svårt

att - annat än i lyckosamma undantagsfall - åstadkomma den kvantitativa och strukturella samlokalisering på lokal nivå som krävs för att öka individernas möjligheter att välja ett minskat avstånd mellan bostaden och arbetsplatsen.

Slutligen är det av största vikt att notera hur intimt dessa planeringsrestriktioner hänger samman med utformningen av den grundläggande institutionella samhällsstrukturen.

Sålunda är den offentliga sektorplaneringen av arbete och bostad uppbyggd efter samma huvudprinciper som den sektoriserade samhällsliga grundstrukturen. Sektorplaneringen verkar i samspel med och inom de respektive samhällssektorer som är knutna till arbete och boende. Sektorplaneringen kommer därigenom att arbeta på den givna sektorstrukturens villkor, och inom ramarna för de mål och medel som denna struktur erbjuder. Den offentliga sektorplaneringen är ett svar på de interna planeringsbehoven hos de skilda sektorerna inom vår typ av samhälle. Man kan därför på goda grunder hävda att sektorplaneringen är den sektoriserade samhällsstrukturens egen skapelse.

Den offentliga territoriella planeringen av bostäderna och arbetsplatserna är inte på samma direkta sätt knuten till den existerande samhällsliga sektorstrukturen. Det här innebär emellertid inte att denna form av offentlig planering på något sätt skulle stå fri från denna struktur. Den sektorövergripande territoriella planeringen är nämligen i realiteten hänvisad till den rumsliga samhällsnivån så länge som den nuvarande ekonomiska, sociala och organisatoriska samhällsstrukturen behåller sin sektoriserade utformning. Utvidgar man den territoriellt baserade offentliga planeringen till att omfatta en sektorövergripande totalplanering av dessa funktioner även på den icke-rumsliga samhällsnivån, 1) så upphör naturligtvis den enskilda sektoroptimeringen att vara ett meningsfullt begrepp - och med den även sektorplaneringen.

Vi kan alltså fastställa den sektoriserade samhällsliga grundstrukturen såsom den primära orsaken till de ovan identifierade planeringsrestriktionerna för en effektiv offentlig samordning av arbete och boende. Den sektoriserade samhällsstruktur som ytterst skapar den bristande rumsliga samordningen mellan arbete och boende (jmf kap. 3), verkar således även som ett strukturellt hinder för den offentliga planering som är tänkt att överbrygga just denna rumsliga obalans mellan samhällets arbets- och boendefunktioner.

1) Man kan naturligtvis formellt hävda att regering och riksdag utför en sådan sektorövergripande totalplanering inom statsterritoriet. Frågan är emellertid om denna ståndpunkt kan verifieras empiriskt. Falsifieringarna är däremot lättfunna och många. Se t ex Maunsbach, Mårtensson (1978 a,b)

5.0 RUMSLIG SAMORDNING AV ARBETSPLATSER OCH BOSTÄDER: RESTRIKTIONER - ELLER MÖJLIGHETER?

Jag har hittills i denna studie försökt att identifiera de huvudsakliga restriktionerna för en förbättrad rumslig samordning av arbete och boende inom en större stadsregion med ett väldiversifierat utbud av arbetsplatser och bostäder. Det är därför naturligt att just restriktionerna har kommit att dominera framställningen. Det här innebär emellertid inte att det inte skulle föreligga några som helst möjligheter att förbättra förutsättningarna för de arbetande människorna att välja en ökad rumslig samordning av arbete och bostäder.

Att söka sådana principiella möjligheter till en ökad samordning av arbete och boende i rummet är detsamma som att söka efter möjliga förändringar i den nuvarande samhällsorganisationen, som kan tänkas gynna denna målsättning.

Samhällsförändring är emellertid ett synnerligen problematiskt begrepp. Problematiken berör såväl förändringens subjekt som dess objekt. Karaktären hos samhällsförändringens objekt varierar i litteraturen allt från en kvalitativ förändring av det nuvarande samhällssystemets grundläggande struktur och därpå vilande maktförhållanden, till mera marginella och kvantitativa förändringar av begränsade delar av samhällsorganisationen. 1) Uppfattningen om vad som utgör samhällsförändringens subjekt är intimt sammanhängande med synen på förändringens objekt. Sålunda kopplas t ex i marxistiskt orienterad teori den kvalitativa samhällsförändringen samman med arbetarklassen såsom det aktiva handlingssubjektet. Den liberala samhällsteorin, som är mera inriktad på marginella (kvantitativa) samhällsförändringar, hänvisar däremot gärna till den moderna statsapparatusens roll som det centrala handlingssubjektet.

Den centrala fråga som måste ställas i samband med den här aktuella problematiken är naturligtvis vilken typ av samhällsförändringens förändringens objekt - som krävs för att skapa reella förutsättningar för individen att bättre samordna sin bostad och arbetsplats, samt vilka samhälleliga subjekt som kan tänkas genomföra de nödvändiga samhällsförändringarna.

Den generella slutsats som kan dras av min analys av arbete-bostadsproblematiken är utan tvivel att det är den sektoriserade samhälleliga grundstrukturen som idag utgör det dominerande hindret för en förbättrad samordning mellan individens arbetsplats och bostad. Denna slutsats leder till följande frågeställning sedd i ljuset från samhällsförändringens problematik: Krävs det en genomgripande kvalitativ förändring av den nuvarande samhällsstrukturen för att möjliggöra en förbättrad samordning mellan arbete och boende, eller kan man "kompensera" för bristerna i den samhälleliga grundstrukturen genom marginella förändringar - t ex genom en effektivisering av den offentliga planeringen?

Jag kommer i det följande att argumentera för att en fullständig samordning av arbete och boende kräver en genomgripande förändring av den nuvarande samhällsstrukturen, medan en begränsad förändring genom en förbättrad offentlig planering kan tänkas öka förutsättningarna för en samordning av arbete och bostad i enskilda fall.

1) Sandberg (1976)

5.1 Möjligheter till en fullständig samordning mellan arbete och boende genom kvalitativ samhällsförändring

En samhällsstruktur som i sig ger en verklig grund för en omedelbar rumslig samordning av arbete och boende, förutsätter i realiteten att individerna självständigt kontrollerar sin livssituation såsom en integrerad helhet bestående av såväl arbete som boende. En sådan samhällsstruktur skulle nämligen innehålla de principiella förutsättningarna för en spontan samordning av individernas arbetsplatser och bostäder. Med "spontan samordning" menar jag här en ur individens och den rådande samhällsstrukturens synpunkt logisk och omedelbar social integration av arbete och boende. Som vi-sats ovan (kapitel 3.0) förutsätter denna typ av samhälle ytterst att den nuvarande sociala separationen mellan produktion och konsumtion upphävs. Detta betyder i sin tur en återanknytning av de i produktionsprocessen nödvändiga produktionsmedlen till de direkta producenterna.

Denna typ av samhällsförändring måste med största sannolikhet sammankopplas med de direkta producenterna såsom förändringens subjekt. Ett offentligt övertagande av de i produktionsprocessen nödvändiga produktionsmedlen (arbetsplatserna) skulle nämligen inte i sig knyta kontrollen av arbetsmedlen till de direkta producenterna. 1)

Därtill fordras ett självständigt agerande - dvs övertagande av den omedelbara kontrollen över arbetsplatsen - av de arbetande. För att man skall kunna hävda att de direkta producenterna verkligen kontrollerar sina arbetsmedel krävs det nämligen att inget annat beslutssubjekt - t ex inom statsapparaten - fattar de avgörande besluten i deras ställe. 2) Statsapparaten 3) kan därför inte som självständigt handlingssubjekt (genom att överta kontrollen av produktionsmedlen) upphäva den grundläggande sociala separationen mellan produktion och konsumtion. Först när de arbetande omedelbart och utan ombud utövar den direkta kontrollen över de produktionsmedel de använder och de produktionsresultat som de skapar, kan man säga att den nuvarande fundamentala åtskillnaden mellan produktion och konsumtion och därmed även mellan arbete och boende är upphävd. Först då skapas den samhälleliga grundstruktur som i sig innehåller sociala förutsättningar för en spontan integration och samordning av individens arbete och bostad.

Det här teoretiskt härledda imperativet för ett upphävande av den fundamentala sociala separationen mellan de abstrakta samhällskategorierna arbete och boende får vissa påtagliga implikationer:

- 1) Detta bekräftas i stort av de historiska exempel vi idag känner till. Att förstatligande av enstaka företag i de kapitalistiska ekonomierna knappast har lett till något ökat inflytande för de direkta producenterna är välkänt, se t ex CDP (1977), Israel (1973), Dencik (1976). Inte heller i de östeuropeiska statsföretagen utövar de direkta producenterna något avgörande inflytande över produktionsprocessen. Se t ex Wilczynski (1972) och Varga (1973)
- 2) För en teoretisk analys och härledning av detta imperativ se t ex Marković (1972) och Bettelheim (1970)
- 3) För en definition av "statsapparaten" se sidan

För det första så krävs det en kvalitativ och genomgripande förändring av den nuvarande samhällsstrukturen och därpå vilande maktförhållanden för att skapa reella förutsättningar för en ur samhällets och individens synpunkt spontan social och rumslig integration av arbete och boende.

För det andra kan den nuvarande statsapparaten ej utgöra det primära besluts- och handlingssubjektet vid en sådan kvalitativ samhällsförändring. Eftersom den offentliga planeringen utgör en del av statsapparaten så kan man slutligen och för det tredje härleda omöjligheten i att inom planeringsapparaten ramar "planera bort" den grundläggande åtskillnaden mellan arbete och boende.

Låt oss studera dessa tre implikationer litet närmare. Den förstnämnda implikationen har naturligtvis oerhört långtgående konsekvenser och förutsätter en samhällsomvälvning som inte endast berör ägandet av produktionsmedlen utan även nästan samtliga övriga former av samhällsorganisation inklusive teknologi och produktionskala. Att det inte räcker med ett statligt övertagande av kontrollen över produktionsmedlen visar exemplet från östeuropa tydligt. Sålunda har bostadsbristen (som i sig är ett bevis på dålig samordning mellan arbete och boende) i SSSR delvis förvärrats i de större städerna under 50- och 60-talen genom att mäktiga industriministerier tvingade fram stora industriinvesteringar i dessa städer för att kunna dra nytta av deras välutvecklade näringsliv. 1) Vi har här ett utmärkt exempel på hur de direkta produktcentrernas bristande kontroll över sina produktionsmedel och produktionsprocessen resulterar i en de facto social och rumslig desintegration av arbete och boende. Den bristande sociala integrationen av arbete och boende i samhällen av SSSR-typ avspeglar sig tydligt i de beslutande organens (industriministerierna) oförmåga att ta tillräcklig hänsyn till de arbetandes bostadsförhållanden. Resultat: bristande samordning mellan utbudet av arbetsplatser och bostäder i de sovjetiska storstäderna.

Även om vi tänker oss ett samhälle där ägandeförhållanden, samhällsorganisation och teknologi verkligen tillåter de direkta producenterna att kontrollera hela sin livssituation såsom en integrerad social helhet bestående av produktion och konsumtion, av arbete och boende, så är det ändå i det närmaste omöjligt att fastställa de konkreta rumsliga konsekvenserna av detta. Det enda som med säkerhet kan härledas ur våra teoretiska premisser är att man i ett sådant samhälle har avlägsnat den mest fundamentala samhällsstrukturella orsaken bakom den bristande samordningen av arbete och boende - dvs den sociala separationen mellan dessa två samhällsfunktioner. Hur människorna som individer och kollektiv utnyttjar detta sociala faktum vid den konkreta utformningen av arbetets och boendets rumsliga dimensioner är en sak som man bara kan spekulera i. Om detta samhälle över huvudtaget är en historisk möjlighet är också det en fråga för djupare filosofiska och samhällsvetenskapliga spekulationer. 2)

1) Caldenby, Wolodarski (1973:62)

2) En sådan diskussion faller emellertid helt utanför ramarna för detta arbete. Jag kan här endast hänvisa till de filosofer och teoretiker som mera ingående behandlat denna fråga.
Se t ex Marković (1972)

Den andra och tredje av de ovan nämnda implikationerna är direkt härledda ur kravet på en av de direkta producenterna omedelbar kontroll ("utan ombud") över produktionsmedel och produktionsprocess (för att upphäva den fundamentala sociala separationen mellan arbete och boende). Som jag redan visat innebär detta krav att den nuvarande statsapparaten inte kan vara det primära besluts- och handlingssubjektet vid en sådan genomgripande omvälvning av de existerande samhällsförhållandena. Eftersom den offentliga planeringen är en teoretiskt och empiriskt klart påvisbar del av statsapparaten 1), så följer det också logiskt att man inte kan "planera bort" den fundamentala åtskillnaden mellan arbete och boende.

Observera att vi rör oss på ett mycket abstrakt och teoretiskt plan: det är endast möjligheterna att helt eliminera den grundläggande sociala separationen mellan de abstrakta kategorierna arbete och boende genom ett ingripande av statsapparat och offentlig planering som hittills har diskuterats.

Den teoretiskt härledda negationen av denna möjlighet innebär därför inte att statsapparaten genom den offentliga planeringen, på ett mera konkret samhällsplan, skulle vara totalt betydelselös för det faktiska förhållandet mellan individernas arbete och bostäder. Det är istället - paradoxalt nog - just genom denna oförmåga att inom ramen för den rådande samhällsorganisationen avlägsna den grundläggande sociala åtskillnaden mellan samhällets arbets- och boendefunktioner, som den offentliga planeringen i detta sammanhang erhåller sitt samhälleliga existensberättigande. Statsapparaten kan nämligen, genom den offentliga planeringen, i hög grad påverka förutsättningarna för det överbryggande av den existerande åtskillnaden mellan arbete och boende, som ändå måste till för att inte samhällsorganisationen skall falla samman med avseende på dessa funktioner.

Den här egenskapen hos den offentliga planeringen - dvs möjligheterna att skapa förbättrade konkreta mekanismer för ett överbryggande av den fundamentala sociala klyftan mellan arbete och boende - är naturligtvis av största intresse. Jag avslutar därför detta arbete med en skissartad analys av den offentliga planeringens principiella möjligheter att i framtiden (genom att skapa effektiva mekanismer för överbryggandet av den djupgående sociala klyftan mellan arbete och boende) förbättra samordningen mellan individens arbetsplats och bostad.

1) Se t ex Broadbent (1977), Gullberg (1978), Svensson, Thufvesson (1974)

5.2 Möjligheter till ökad samordning av arbete och boende genom förbättrad offentlig planering

I diskussionen nedan kommer jag att utgå från en bibehållen social separation mellan arbete och boende, och därmed även en i princip bibehållen samhällelig sektoruppdelning med avseende på dessa samhällsfunktioner. Problemet blir därmed i vilka avseenden som den nuvarande offentliga planeringen kan förändras så att den bättre fyller en samordnande funktion mellan arbete och bostadssektorerna.

Med utgångspunkt från analysen av den territoriella och sektoriella planeringen av arbetsplatser och bostäder i avsnitt 5.3 ovan kan man härleda två principiella vägar för en förbättrad offentlig samordning av det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder.

Den första möjligheten kan sägas vara en förskjutning av den nuvarande territoriella planeringens tyngdpunkt till den överordnade, icke-rumsliga, samhällsstrukturen. En andra tänkbar möjlighet är en förbättrad och mera planmässig samordning av den nuvarande sektorplaneringen av bostads- och arbetsplatssektorerna.

Skillnaden mellan dessa två formellt möjliga vägar att förbättra samordningen mellan arbetsplats och bostadsutbudet är framför allt av organisatorisk och geografisk skalnivåkaraktär. Den förstnämnda möjligheten berör nämligen i första hand den territoriella planeringsapparaten på lokal nivå, medan den sistnämnda närmast torde beröra den överordnade offentliga planeringen på statsterritoriell nivå.

En förbättrad samordning av bostads- och arbetsmarknadssektorerna på statsterritoriell nivå skulle framför allt påverka organisationsuppbyggnaden på den sociala grundstruktur som har sammanfattats ovan i figur 8, sidan . Här skulle ett överordnat offentligt organ med reell makt att bestämma, samordna, och regionalt fördela det totala utbudet av arbetsplatser och bostäder inom landet få en mycket stor betydelse. Detta förutsätter naturligtvis en central styrning av den nationella ekonomins totala och fördelade investeringar i bostäder och produktion - det vill säga en i det närmaste fullständig statlig kontroll över båda dessa centrala samhällssektorer.

En sådan central offentlig styrning föreligger faktiskt i stort redan idag inom den ena av de två sektorerna - bostadssektorn. För närvarande finansieras nämligen den största delen av det totala bostadsbyggandet i Sverige av statliga lån. Ramarna för långivningen (som innefattar såväl flerfamiljshus som småhus) fastställs centralt varje år av regering och riksdag. Bostadsstyrelsen fördelar sedan de statliga bostadslånen på län och kommuner. På så sätt styr staten inte bara de totala årliga bostadsinvesteringarnas omfattning, utan också var och när byggandet sker. Idag har staten därför en i det närmaste fullständig kontroll över bostadsbyggandets omfattning och geografiska fördelning. 1)

Det är emellertid av största vikt att notera att denna centrala och överordnade styrning är sektoriellt inriktad till endast bostadsmarknaden. Någon central statlig kontroll över båda dessa sektorer, och därmed följande formella möjligheter till samordnad styrning av ar-

1) Henström et al. (1971) och Isaksson (1978).

betsplatsutbud och bostadsutbud, föreligger således inte.

En förskjutning av dagens territoriellt baserade rumsliga planering mot en ökad kontroll av den sociala, ekonomiska och organisatoriska samhällsstrukturen berör - i motsats till den ovan diskuterade centrala samordningen av landets sysselsättnings och bostadsinvesteringar - främst den detaljerade och slutliga utformningen av det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder. Här är det sålunda planeringen på kommunal (och eventuellt läns-) nivå som tilldrar sig det huvudsakliga intresset. Vad som i detta sammanhang främst efterlyses är reella möjligheter för den kommunala planmyndigheten att bestämma den lokala fördelningen av investeringarna i bostäder och produktion så att vi får en förbättrad lokal samordning av utbudet av arbetsplatser och bostäder. Detta gäller naturligtvis inte bara en förbättrad kvantitativ balans mellan antalet arbetsplatser och bostäder utan även en förbättrad strukturell överensstämmelse mellan utbudstyperna (se ovan sidan). Den territoriellt baserade rumsliga planeringen bör således utvidgas till att även omfatta de sociala och ekonomiska processer som i dag ytterst styr de lokala investeringarna i sysselsättning och bostäder.

I likhet med den centrala statliga styrningen av bostadssektorn, föreligger det i dagens Sverige ett betydande kommunalt inflytande över de lokala bostadsinvesteringarnas omfattning, utformning och geografiska fördelning. Inom det kommunala beslutsterritoriet har kommunerna, genom att etablera sig som stora mark- och fastighetsägare, flyttat upp sin kontroll över den lokala bostadsmarknaden en bit ovanför den rent rumsliga nivån och därigenom också fått betydligt ökade styrmedel i sina händer. År 1949 stod kommunerna för 32% av den totala bostadsproduktionen i landet, 1971 stod de kommunala "allmännyttiga" bostadsföretagen för hela 42% av totalproduktionen. 1)

Den nya lagen om det s.k. "kommunala markvillkoret" som innebär att de statliga bostadslånen endast ges till bostadsproduktion på mark som ägs eller förmedlats genom kommunen, har ytterligare förstärkt kommunernas inflytande över bostadsmarknaden på den icke-rumsliga, socio-ekonomiska samhällsnivån.

Precis som i fallet med det centrala statliga inflytandet över bostadssektorn så måste man även här konstatera att den kommunala planeringen endast är utrustad med fungerande styrmedel rörande det lokala bostadsutbudet - beträffande det lokala arbetsplatsutbudet inskränker sig styrmedlen (med undantag för kommunalt finansierade arbetsplatser) till den territoriellt inriktade planeringens ritande av plankartor. Kommunens styrmedel då det gäller arbetsplatsernas kvantitet, inriktning och lokalisering är således fortfarande

1) Efter 1971 har dock denna uppåtgående trend för den kommunala bostadsproduktionen brutits; 1974 stod de "allmännyttiga" företagen endast för ca en tredjedel av produktionen. I Stockholmsregionen dominerar emellertid kommunerna fortfarande med en produktionsandel på strax under 50%. Se SOS Bostadsbyggandet 1951, tabell N, sid. 34 och SOS Bostadsbyggandet 1974, Del 1.

relativt begränsade. Man kan i princip endast negativt avgöra var den eller den typen av (privatägda) företag/arbetsplatser inte får etablera sig inom det kommunala beslutsterritoriet. Det går däremot inte att positivt tvinga ett företag att etablera sig på ett av kommunen utpekade ställe. Stockholms kommun kan t ex inte beordra NK i city att omlokalisera sig till Högdalen eller Hässelby strand..

På statsterritoriell och kommunal nivå har vi således relativt stora formella möjligheter att administrativt och planmässigt kontrollera bostadsutbudet - det totala årliga utbudet samt dess fördelning regionalt och inom kommunen. Dessa möjligheter motsvaras emellertid inte av en liknande formell kontroll över det nationella och lokala arbetsplatsutbudet. Vi får därmed en situation där två variabler - arbetsplatsutbud och bostadsutbud - skall samordnas med hjälp av en styrmekanism som endast har formella möjligheter att kontrollera den ena variabeln.

Vad som idag fordras för en förbättrad offentlig samordning av det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder är således en betydligt utvidgad offentlig kontroll över de sysselsättningsskapande investeringarna på såväl statsterritoriell som kommunal nivå. Detta är den första och grundläggande förutsättningen för en effektivisering av den offentliga planeringen av arbete och boende. Den andra förutsättningen för denna samordning är en reell och fungerande samplanering av insatserna inom de båda sektorerna. Man får således inte låsa sig i en separat sektorplanering av de två samhällsfunktionerna arbete och boende. Analogt med diskussionen ovan så bör detta problem formellt kunna lösas dels genom skapandet ett översektoriellt offentligt organ på statsterritoriell nivå med en reell samordnande makt över de två sektorerna, och dels genom en förskjutning av den territoriellt baserade planeringens objekt från den traditionella rena "möbleringen" i rummet till de sociala och ekonomiska processer som styr det lokala utbudet av arbetsplatser och bostäder.

5.3 Avslutning

Den ovan grovt skissade modellen för att genom offentlig planering söka förbättra överbryggandet av den grundläggande sociala separationen mellan arbete och boende är i realiteten en form av planekonomi där statsapparaten mer eller mindre fullständigt kontrollerar produktion och konsumtion, arbete och boende. Att hävda något annat vore direkt felaktigt. Lika klart är det att det fullständiga upphävande av den grundläggande sociala separationen mellan arbete och boende som diskuterades i avsnitt 5.1 kräver en ännu mera långtgående förändring av den idag existerande samhällsstrukturen.

Analysen av arbete och boende i dess samhälleliga sammanhang har därmed lett fram till två principiella huvudalternativ för att skapa reellt ökade möjligheter för individerna att lokalt samordna sin bostad och arbetsplats:

- (i) En fullständig omvandling av samhällets politiska, ekonomiska, sociala, organisatoriska och tekniska uppbyggnad så att de direkta producenterna själva kontrollerar sina produktionsmedel (omedelbar och fullständig social integration av produktion och konsumtion, av arbete och boende).
- (ii) En förändring av samhällets uppbyggnad i linje med en mera traditionell planhushållning genom ett offentligt övertagande av kontrollen över merparten av samhällets investeringar i produktion och bostäder.

Båda dessa alternativ bjuder på stora svårigheter. Det första alternativet representerar en samhällstyp, som jag anser ligga helt utanför ramarna för detta arbete att närmare analysera och diskutera de samhälleliga förutsättningarna för (se ovan sidan). Det är i detta sammanhang fullt tillräckligt att peka på det såsom principiellt alternativ för att helt upphäva den grundläggande sociala separationen mellan arbete och boende. "Planhushållningsalternativet" är även det synnerligen svårbedömt. Huvudorsaken till detta finner vi i det faktum att den grundläggande sektorstrukturen baserad på en kvarvarande social separation mellan arbete och boende här kvarstår. Som jag påpekat ovan (sidan) så är den sektoriella samhällsstrukturen en mycket stark och delvis självgenererande kraft som i sig försvårar varje försök till en effektivt fungerande sektorövergripande offentlig planering. Att detta även i hög grad gäller ett samhälle med en stark offentlig planeringsapparat visar exemplet Östeuropa tydligt. Trots de formella möjligheterna, är samordningen mellan arbetsplats- och bostadssektorerna knappast tillräcklig för att skapa en effektiv integration av arbete och boende. Den grundläggande sociala klyftan mellan arbete och boende och den därpå baserade sektorstrukturen bildar en alltför stark samhällelig bas för mäktiga sektororganisationer (se ovan sidan) för att den sektorövergripande planeringen skall kunna hävda sig i tillräckligt hög grad för att skapa ett på alla geografiska skalnivåer samordnat utbud av bostäder och arbetsplatser. Det är därför inte heller särskilt förvånande att den sovjetiska arbetspendlingen idag är stor och dessutom kraftigt tilltagande. 1)

Man måste dock ha klart för sig att det Sovjetiska exemplet ingalunda bevisar det omöjliga i att skapa bättre förutsättningar för individerna att välja en lokal samordning av sina arbetsplatser och bostäder genom ett system med utvidgad offentlig kontroll över arbets- och bostadssektorn. Exemplet understryker endast svårigheterna att med bibehållen social separation mellan arbete och boende bygga upp en verkligt effektiv samhällelig samordning mellan de två sektorerna.

1) Se t ex Fuch, Demko (1978) och Khorev et al. (1978)

I realiteten finns det ytterligare ett handlingsalternativ, nämligen det som kan sägas utgöra en form av status quo. I detta fall - som alltid - finns det flera olika former av handlande som alla får status quo-liknande konsekvenser. Man kan medvetet välja att inte göra någonting alls, dvs låta de existerande samhällsmekanismerna fortsätta att som hittills styra utbudet av arbetsplatser och bostäder - naturligtvis då till priset av ett bibehållande av välkända anpassningsproblem mellan arbetsplats- och bostadsutbud. Man kan också tänka sig en aktivare offentlig satsning för att underlätta anpassningen mellan utbudet av arbetsplatser och bostäder inom ramarna för en principiell status quo-situation. Detta kan ske genom en ökad satsning på ad hoc lösningar inom ramen för den existerande offentliga planeringsapparaten då anpassningsproblemen bedöms som alltför stora. Det här är också vad som idag sker på såväl statlig som kommunal nivå. I denna åtgärdsarsenal hittar man medel som omlokalisering av statliga myndigheter och företag, omlokaliseringar av landstings- och kommunala verksamheter, etableringsstöd, speciella etableringsavtal mellan enskilda kommuner och företag, etableringsförbud, utbyggnad av kommunal teknik m m m.

Så länge som samhället inte skaffar sig en offentlig kontroll över arbetsplatsutbudet som kan matcha den offentliga kontrollen över bostadssektorn på olika geografiska nivåer så kommer emellertid denna typ av åtgärder aldrig att få annat än marginella effekter. Detta tredje handlingsalternativ (i alla dess varierande former) är därför inget verkligt handlingsalternativ för en generell förbättring av det idag existerande förhållandet mellan arbete och boende; mellan arbetsplatserna och bostäderna. Detta alternativ är endast det naturliga - och vanligaste - sättet att de facto acceptera de existerande förhållandena.

6.0 LITTERATUR

- Ahlberg, C F, 1971: Plan - om ordets betydelse och innebörd.
PLAN nr 3, 1971.
- Arbetsresor i Stockholmsregionen. Regionplanekontorets rapport
1976:4, Stockholms Läns Landsting, Stockholm sept. 1976.
- Benevelo, L, 1973: Den moderna stadsplaneringens uppkomst.
LTs förlag, Halmstad.
- Bettelheim, C, 1970: Övergången till den socialistiska ekonomin.
Partisanbiblioteket 3, Halmstad.
- Betänkande och förslag till regionplan för Stockholm med omnejd.
Stockholm febr. 1935.
- Broadbent, T A, 1977: Planning and Profit in the Urban Economy.
Methuen & Co Ltd, London
- Buch-Hansen, M, 1976: Territorialstrukturens rolle i samfundsut-
viklingen - eksempler fra forskellige samfundsformationer.
Fagligt Forum, Kulturgeografiske haefter nr 7/8 1976.
- Buch-Hansen, M, Nielsen, B, 1977: Marxistisk geografi og begrebet
territorialstruktur. Fagligt Forum, Kulturgeografiske haefter
nr 11 1977.
- Bylund, E, 1978: Lokaliseringspolitik - sektorsamband - samordnad
planering. Ingår i ERU-rapporten "Att forma regional framtid",
Liber Förlag, Stockholm.
- Caldenby, C, Wolodarski, A 1973: Byggandet i Sovjetunionen. Statens
Institut för byggnadsforskning, Lund.
- Chorley, R J, Haggett, P 1957: Models, Paradigms and the New Geography.
Ingår i Chorley, Haggett (ed.): Socio-Economic Models in Gogra-
phy. Methuen & Co Ltd, London.
- C.D.P., 1977: The costs of industrial change. Home Office, London.
- Curman, J, 1944: Industriens arbetarbostäder, Industrins utrednings-
institut, Stockholm.
- Dencik, P, 1976: Planering, statliga företag och demokrati. Sociolo-
gisk Forskning nr 1 1976.
- Dobb, M, 1973: Studier i kapitalismens utveckling. Stockholm
- Dorfman, R, 1969: Prissystemet. Bokförlaget Aldus/Bonniers, Stockholm.

- Engels, F, 1887: I bostadsfrågan, Nyutgåva 1974. Arbetarkulturs förlag, Stockholm.
- Engels, F, 1892: The Condition of the Working-Class in England. Nyutgåva 1975. Progress Publishers, Moscow.
- Feldman, M M A, 1977: A contribution to the critique of urban political economy: The journey to work. Antipode vol 9 No 1, Sept. 1977.
- Fuch, R J, Demko, G J, 1978: Commuting in the USSR, Soviet Geography: Review and Translation, vol III No 6, June 1978.
- af Geijerstam, G, 1894: Anteckningar om arbetarförhållanden i Stockholm. Utgiven i faksimiltryck med kommentarer av Dahlström, E, m fl. Lund 1973.
- Gottmann, J, Harper, E A, 1966: Metropolis on the Move: Geographers Look at Urban Sprawl, John Wiley & Sons Inc, New York.
- Guelke, L, 1977: The role of Laws in Human Geography. Progress in Human Geography, vol No 3, Oct. 1977.
- Gullberg, A, 1978: Planeringsteoretiska försök. Nordiska Institutet för Samhällsplanering, Rapport 1978:3, Stockholm.
- Gårdlund, T, 1942: Industrialismens samhälle, Akad. avh., Stockholms Högskola, Stockholm.
- Engberg, Henriksson, Swanson, Östnäs, 1970: Kan man blanda bostäder och arbetsplatser? Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, (stencil).
- Haggett, F, 1970: Scale Components in Geographical Problems. Ingår i Chorley, Haggett (ed.): Frontiers in Geographical Teaching. Methuen & Co Ltd, London.
- Hammarström, I, 1970: Stockholm i svensk ekonomi. Stockholm.
- Harvey, D, 1973: Social Justice and the City. Edward Arnold Ltd, London.
- Heckscher, E F, 1941: Svenskt arbete och liv. Nyupplaga 1976. Bokförlaget Aldus/Bonniers, Stockholm
- Henström, Hult, Rudberg, 1971: Urbaniseringen och den statliga politiken i Sverige 1930-1969. Kungl. Tekn. Högskolan, Stockholm, (stencil).
- Hägerstrand, T, 1973: The domain of human geography, Ingår i Chorley (ed.): Directions in Geography, Methusen & Co Ltd, London.
- Isaksson, B, 1978: Vem bestämmer vad om bostadsbyggandet. Ekonomisk Revy 1978:2.
- Israel, J, 1973: Sociologi, metod ekonomi. Stockholm.

- Johansson, I, 1974: Den stadslösa storstaden. Förortsbildning och strukturomvandling kring Stockholm 1870-1970. Statens institut för byggnadsforskning, Stockholm.
- Jones, G S, 1977: Engels and the Genesis of Marxism. *New Left Review*, No 106, Nov.-Dec. 1977.
- Kohrev, Smolina, Vishnevskiy, 1978: Commuting in the USSR and Related Research. *Soviet Geography: Review and Translation*, vol XIX No 6, June 1978.
- Lefebvre, H, 1977: Reflections on the Politics of Space. Ingår i Peet (ed.): *Radical Geography*. Maroufa Press, Chicago.
- Liedgren, R, 1961: Så bodde vi. Arbetarklassens bostäder som typ- och tidsföreteelse. Nordiska Museet, Stockholm.
- Lindström, B, Martin, J H, 1977: Inomregional lokalisering av Stockholms-industrins styrfunktioner. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, (stencil).
- Listérus, Lorentzon, Nordström, 1978: Ortsstruktur, persontransporter och energikonsumtion. Utspridning av bebyggelse och arbetsresornas ökning under 70-talet. CHOROS nr 114, Kulturgeografiska Institutionen, Göteborgs Universitet.
- Lokalt arbetsresande. Trafikkontorets rapport 1/78. Stockholms Läns Landsting. Stockholm mars 1978.
- Lundén, T, 1977: Land use decisions in a time-space framework - some Stockholm examples. *Geografiska Annaler* 59B, 1977.
- Marcović, M, 1972: Att utveckla socialismen. Bokförlaget Prisma, Stockholm.
- Marx, K, 1970: Till kritiken av den politiska ekonomin. Ingår i Horowitz (ed.): *Marx och den moderna nationalekonomin*. Rabén & Sjögren, Stockholm.
- Maunsbach, T, Mårtensson, B, 1978a: Samhällsplanering - 6 fallstudier. Planeringens förhållande till sociala problem och miljöproblem. BFR-rapport R31:1978, Stockholm.
- Maunsbach, T, Mårtensson, B, 1978b: Samhällsplanering. Mönster, inflytande och alternativ. BFR-Rapport R32:1978, Stockholm.
- McCarty, Hook, Knos, 1956: The measurement of Association in Industrial Geography. Univ. Iowa, Dept. Geogr. Rept. I, pp 1-143.
- Montgomery, A, 1966: Industrialismens genombrott i Sverige. Almqvist & Wiksell, Stockholm.
- Oscarsson, L, 1976: Bostadssituationen i Stockholm 1860-1890 enligt ÖA:s berättelser. Historiska Institutionen, Stockholms Universitet, (stencil).

- Paulsson, G, 1950: Svensk stad, del I. Bonniers, Sockholm.
- Paulsson, G, 1950: Svensk stad, del II. Bonniers, Stockholm.
- Pahl, R E, 1975: Whose city? Penguin Books, London
- Samhällsplanering i Sverige. Ett bakgrundsmaterial från arbetsmarknads-, bostads- och kommunikationsdepartementen, Stockholm 1974.
- Samhällsutvecklingen i storstäderna. Ds A 1974:5. Bilaga till SOU 1974:82.
- Samuelson, P A, 1964: Economics. McCraw-Hill Book Company, USA.
- Sandberg, Å, 1976: The limits to democratic planning. Göteborg.
- Sannel, B, 1975: Saneringsområde Aspudden. YMER 1975, Stockholm.
- Scott, A J, Roweis, S T, 1977: Urban planning in theory and practise: A reappraisal. Environment and Planning A, vol 9 No 10, Oct. 1977.
- Shibata, T, 1978: Problems of urbanization in Japan. The Tokyo Metropolitan Research Institute for Environmental Protection, Tokyo, (stencil).
- SOS: Bostadsbyggandet 1951, Kungl Bostadsstyrelsen, Stockholm 1954.
- SOS: Bostadsbyggandet 1974. del I. Statistiska Centralbyrån, Stockholm 1975.
- Sunesson, S, 1974: Politik och organisation. Staten och arbetarklassens organisationer. Arkiv avhandlingsserie, Lund.
- Svensson, R, 1975: Analys av prisutvecklingen på bostadsmark i västkustregionen. BFR-Rapport R 46:1975, Stockholm.
- Svenson, G, Thufvesson, B, 1974: Hur planeras Sverige? Allmänna Förlaget, Stockholm.
- Söderpalm, S A, 1976: Direktörsklubben. Storindustrin i svensk politik under 1930- och 40-talen. Rabén & Sjögren, Stockholm.
- Therborn, G, 1972: Om klasserna i Sverige 1930-1970, Zenit nr 28, april, maj 1972.
- Tonell, L, 1977: Fysisk planering, en översikt. Kulturgeografiska institutionen, Stockholms Universitet, (stencil).
- Vance, J E, 1966: Housing the worker. The employment linkage as a force in urban structure. Economic Geography, vol 42 No 4, Oct. 1966.
- Varga, E, 1973: Den ryska vägen till socialismen. Rabén & Sjögren, Stockholm.

Waldén, Westerlund, Frykman, 1976: Arbetsmarknad, bostadsbrist och outhyrda lägenheter. Nordisk Økonomisk Byggeforskningsseminar 1976: Samfunds økonomiske och sociale problemer på boligmarkedet. Statens Byggeforskningsinstitut, Hørsholm.

Wilczynski, J, 1972: The Economics of Socialism. Principles Governing the Operation of the Centrally Planned Economies in the USSR and Eastern Europe under the New System. George Allen and Unwin Ltd, London.

BOSTAD - ARBETE

PLANERING OCH RESULTAT I STOCKHOLMSREGIONEN

Kerstin Bodström

INNEHÅLL

0.	INLEDNING	84
1.	SAMLOKALISERING AV BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER SOM PLANERINGSMÅL - KORTA EXEMPLIFIERINGAR UR OFFICIELLA PLANER	87
2.	PERSONTRANSPORTERNA I RELATION TILL MÅLET OM SAMLOKALISERING AV BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER . .	93
2.1	Målkonflikt	93
2.2	Kommunikationerna "lättplanerade"	95
2.3	Kollektiva contra privata kommunikationer	96
3.	MÖJLIGHETERNA ATT PÅVERKA BOSTADS- OCH ARBETS- PLATSLOKALISERINGEN	101
3.1	Bostäderna	101
3.1.1	Samlokalisering som kommunalt planeringsmål . . .	103
3.2	Arbetsplatserna	103
3.2.1	Verksamhetens lokaliseringssval	103
3.2.2	Möjligheterna att påverka lokaliseringen	104
4.	ORGANISATORISKA HINDER FÖR EN SAMORDNAD PLANERING AV BOSTÄDER, ARBETSPLATSER OCH KOMMUNIKATIONER	108
5.	BALANSEN MELLAN ARBETSPLATSER OCH BOSTÄDER - TILL ANTAL, TILL TYP, I TID	109
5.1	Geografisk nivå	109
5.1.1	Stockholms norra och södra del	109
5.1.2	Sektorerna	109
5.1.3	Kommunerna	111
5.1.4	Stadsdelsgrupper och stadsdelar	113
5.1.5	Lägre geografiska nivåer - kvarter etc	114
5.1.6	Restider som avgränsningskriterier för lokala arbetsbostadsområden	115
5.2	Innebörden av begreppet "balans" mellan arbets- platser och bostäder	115
5.2.1	Antal arbetsplatser - antal bostäder/boende . . .	115
5.2.2	Typ av arbetsplatser/yrken - typ av bostäder . .	117
5.2.3	Den tidsmässiga anpassningen av bostäder och arbetsplatser	118
6.	INDIVIDENS BENÄGENHET OCH BEGRÄNSNINGAR ATT UTNYTTJA NÄRHET MELLAN BOSTAD OCH ARBETE	121
6.1	Absoluta restriktioner för individen att nå närhet mellan bostad och arbete	124
6.1.1	Yrkestillhörigheten	124
6.1.2	Kombinationen lön - bostadspris	125
6.1.3	Övriga familjemedlemmars krav	125
6.1.4	Bristande kännedom om arbetsmarknaden, om bostadsmarknaden och om regionen	126

6.2	Krav, som konkurrerar med målet om närhet mellan bostad och arbete	127
7.	AVSLUTNING	143
	NOTHÄNVISNINGAR	145
	LITTERATUR	151

0. INLEDNING

"Då förutsättningar finnas, bosätta sig människor normalt i omedelbar närhet av den plats, där de bedriva sitt arbete. Detta är en naturlig åtgärd, som är ändamålsenlig såväl för den enskilde individen som ur kollektiv synpunkt" (Å.Grauers. Byggmästaren 1940:25)

Ur detta citat kan två aspekter på relationen mellan arbetsplatsens och bostadens läge härledas:

- . Den totala resvolymen mellan bostäder och arbeten bör vara så liten som möjligt. Detta är önskvärt ur bred samhällsekonomisk synpunkt: Resor ger tidsförluster, energiförluster, skadliga föroreningar, trängsel etc.
- . Individens möjlighet att nedbringa sin restid skall vara stor. Detta är en välfärdskomponent.

Till detta kan fogas en mer "modern" aspekt på lokalisering av arbeten och bostäder, nämligen

- . En blandning av bostäder och arbetsplatser ger en stimulerande social och fysisk miljö.

Hur kan man då förklara att ett problem, som uppmärksammades redan för fyrtio år sedan, fortfarande är aktuellt och kanske t.o.m. har kommit att betonas som aktuellare än någonsin 1978?

Några tänkbara orsaker:

- . Problemet har inte betraktats som så svårt att planeringen på allvar tagit sig an det. Korta restider har bedömts som ett samhällsekonomiskt mål och som en välfärdsdel för individen, båda i konkurrens med andra, som givits olika vikt vid olika tid.
- . Problemet har tidvis mer eller mindre neutraliserats/dolts av ryckvisa framsteg inom transportteknologin.
- . Möjligheterna för samhället att påverka bostads- och i synnerhet arbetsplatslokaliseringen är begränsade.
- . Organisatoriska hinder föreligger dessutom för en samordnad planering av bostäder, arbetsplatser och kommunikationer.
- . Det är svårt att bestämma en lämplig avvägning mellan dels antal arbetsplatser/arbeten och antal bostäder dels typ av arbetsplatser/arbeten och typ av bostäder och till slut också få en tidsmässig anpassning: rätt arbete och rätt bostad vid samma tid.
- . Individen har inte i tillräcklig utsträckning tagit tillvara eller kunnat ta tillvara eventuella möjligheter till närhet mellan bostad och arbetsplats.

I denna rapport kommer de här ovan uppställda punkterna att bilda ramen för bearbetning av de resultat, som framkommit i studier vid kulturgeografiska institutionen. De flesta av dessa studier har karaktären av lärarhandledda elevarbeten.

Universitetets studieorganisation ger vissa svårigheter att systematiskt bygga upp undersökningar kring olika aspekter inom ett större tema. Ingen kan garantera att de studerande väljer en viss arbetsuppgift vid viss tidpunkt. Ingen kan heller garantera att alla inledda arbeten fullbordas i rätt tid, på helt invändningsfritt sätt, eller blir fullbordade alls, eftersom avbrutna eller uppskjutna studier är ganska vanliga. Trots detta rymmer ändå undersökningarna en kunskapsmängd, som kan systematiseras och jämföras med andra studier inom samma problemområde och knyts till allmänna reflexioner. Framför allt ger de anvisningar om behov av kompletterande fortsatta undersökningar. Sammanfattningen i form av denna rapport är endast en etapp i institutionens arbete inom temat arbete - bostäder i Stockholmsregionen.

Handledare för de studerandes undersökningar vid institutionen har varit, förutom författaren, Lennart Tonell, Bertil Sannel och Thomas Lundén.

1. SAMLOKALISERING AV BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER
SOM PLANERINGSMÅL - KORTA EXEMPLIFIERINGAR UR
OFFICIELLA PLANER

"För det sjette har jag förändrat indelningen af de kvarter, som ligga ytterst mot esplanaden till de större tomter, afsedda för fristående byggnader utåt yttre Ringgatan, i stället för arbetaretomter. Skälet till denna anordning har långtifrån varit att beröfva arbetarne vackra byggnadsplatser, ty sådana finnas på många ställen uti staden; jag har blott tänkt att det icke kunde ligga uti deras intresse att blifva förlagda längst bort uti denna stadens utkant, hvarigenom deras väg till och från arbetsstället blefve icke obetydligt förlängd; deremot har jag ansett det ligga mer uti arbetarnes intresse att få byggnadstomter invid sådana platser, der man kan vänta att de skola få sitt arbete, såsom i närheten af fabriker eller ock längre inåt staden, der tomterne i alla händelser böra göras mindre än i stadens utkanter."

(Handl till de båda förslagen till ny stadsplan för Örebro 1877 - andrahandsstat.)¹⁾

Citatets argumentering är inte karaktäristiskt för 1800-talet. Exemplet på omtanke om arbetskraftens transportväg i 1800-talets planering är få. Den främsta förklaringen till detta är det enkla faktum att arbetsplatser och bostäder av organisatoriska och transporttekniska skäl under denna tid faktiskt var samlokaliserade, vilket Bjarne Lindström diskuterat mer utförligt.²⁾ En annan förklaring är den strikt liberalistiska inställningen till bostads- och arbetsplatsförsörjningen, väl illustrerad av följande citat ur överståthållare af Ugglas' landshövdingeberättelse för perioden 1876-80 i Stockholm med anledning av arbetarnas bostadsproblem.³⁾

"... kommunalmyndigheterna ha icke förbisett de stora betänkligheter som ur principiell synpunkt kunde hysas mot de allmännas ingripande på ett område (bostadsförsörjningen) varinom det i allmänhet är det enskildas uteslutande sak att verka...."

Lokaliseringen av arbetsplatser och bostäder - och därmed även pendlingsresorna - diskuteras i 1936 års regionplaneförslag för Stockholm⁴⁾ - för övrigt Stockholms första. Hela detta förslag är en argumentering för snabba, goda och väl samordnade kommunikationer och inte för förändrad placering av bostäder och arbetsplatser. Man är där tvärtom direkt skeptisk till en lokal självförsörjning av arbetsplatser inom förortsområdena med hänvisning till de störningar en blandning av bostäder och industri kan åstadkomma. Arbetsplatserna var på 30-talet mer utpräglade än nu koncentrerade till innerstaden och nya renodlade bostadsföretor hade fötts i utkanterna. Hela regionplaneförslaget genomsyras av en stark tro på transportsystemets stora möjligheter att lösa problemet med avstånden mellan bostäder och arbetsplatser.

När lägesrelationen mellan arbetsplatser och bostäder sedan behandlades i "Riktlinjerna för Stockholms generalplanearbete" 1945⁵⁾ och i själva generalplaneförslaget 1952⁶⁾ är det även

här med en orubblig optimism inför möjligheterna att förintade svårigheter bebyggelsestrukturen givit med hjälp av allt bättre kommunikationer. Därmed tillmäts hela frågekomplevet arbetsbostadslokalisering en liten vikt jämfört med andra storstadsproblemm.

"Vid avvägning av kravet på ett lågt markutnyttjande mot kravet på korta avstånd måste man komma till den slutsatsen, att vissa bostadssociala minimikrav på ett lågt markutnyttjande under alla förhållanden måste upprätthållas. De långa avstånden är den mindre olägenheten och de kan överkommas genom skapandet av goda kommunikationer... (förf. understrykning) När avstånden ändå är så stora att man måste resa, spelar det ur individens synpunkt ej så stor roll, om man måste resa litet längre. Man bör också komma ihåg att en ökning av en cirkulär stads areal till det dubbla ej ökar avståndet från periferin till centrum med mer än 40 %."

Detta sista något enkla geometriska argument i kombination med planförslagets tro på kommunikationsteknikens förmåga att som olja smörja den gnisslande geografiska anpassningen mellan bostäder och arbetsplatser gör det överraskande att samma plan ändå ägnar stort utrymme åt den brittiska planeringsidén med drabantstäder (sid 138)^x

Ingenstans i planen framgår att Stockholmsregionen skulle ha fått problem, som absolut kräver lösningar av drabantstadstyp. Drabantstaden tas helt enkelt upp som en intressant idéströmning. Mer i förbigående diskuteras också möjligheten att flytta ut verksamheter ur innerstan, och LM Ericssons etablering i Mid-sommarkransen anføres som exempel på lyckad omflyttning, där också de anställda i glädjande stor utsträckning konstateras bo i närheten av företaget.

Citat ur generalplaneförslaget:

"En av våra målsättningar har varit att söka begränsa den totala restiden så att den från de längst bort belägna förortsområdena till centrum icke skall överstiga 45 minuter från dörr till dörr, varav omkring 30 minuter på själva transportmedlet.... Man räknar dock f n med att bygga ut förorter även utanför denna linje (45-minutersisokronen). Med hänsyn till de stora tidsavstånden är det önskvärt att dessa samhällen blir i hög grad självförsörjande ifråga om arbetsplatser och därigenom i viss mån får karaktär av drabantstäder".

-
- x) Storstadsregionernas tidiga och ohämmade tillväxt i Storbritannien hade vid sekelskiftet givit upphov till då radikala, numera klassiska, förslag om ändring av storstadsstrukturen till "självförsörjande lokalsamhällen" inom storstadsregionen - Garden Cities". Idén vidareutvecklades senare med förslag om "New Towns" i Greater London Plan (1944) och New Towns Act (1946)

Intressant att notera i detta citat är dessutom att man trots den, jämfört med idag, längre arbetstiden på 1950-talet och trots fler arbetsdagar per vecka var beredd att acceptera restider för storstadsinnevånarna på 2 x 45 minuter per dag. Så lång restid har man senare i olika sammanhang ställt sig mycket skeptisk till, vilket refereras i en regionplaner rapport 1976⁸⁾. Bland annat ansågs det i låginkomstutredningen otillfredsställande med mer än 30 minuters sammanlagd restid per dag. Regionplaner rapporten tar inte ställning till acceptabel restid, men i både denna och andra rapporter i samma serie⁹⁾ bygger karteringen av befintliga fothållanden på de båda gränserna 30 resp 45 minuters enkel restid. Dessutom sägs⁸⁾ att "vid val av fyradagarsvecka torde känsligheten för långa arbetsresor minska", vilket förefaller logiskt.

Vällingby och Farsta tillkom som de första medvetna försöken att anlägga självförsörjande lokalsamhällen inom regionen och detta trots att de ligger inom 45-minutersisokronen med kollektiva färdmedel från Stockholms innerstad. Det rimmar alltså dåligt med argumenteringen i citatet ovan ur generalplaneförslaget. Förklaringen till detta är bland annat att generalplanen endast gällde Stockholms stad. Vällingby och Farsta ligger båda inom stadsgränsen, men i dess yttersta periferi. Den enda möjligheten för Stockholms stads planerare att få omsätta de brittiska idéerna i handling, var att placera dem innanför stadsgränsen. Dessa båda förorters utveckling som självförsörjande lokalsamhällen har studerats i några uppsatser vid kulturgeografiska institutionen; 10, 11 och 12, och kommenteras i senare kapitel.

Folke Kristenssons utredning på 60-talet¹³⁾, som utfördes i nära samarbete med Stockholms generalplaneberedning och regionplanekontoret, kom att direkt bilda idéunderlag till 1966 års regionplaneskiss.¹⁴⁾ Kristensson avvisade bryskt idéer om samlokalisering av bostäder och arbetsplatser till förmån för andra planeringsmål.

"Människor utnyttjar mera fördelen av ett större sortiment av arbetsmöjligheter än de möjligheter till minskad resevolym en stor tätregion bjuder".....

"Denna personförflyttning är tvärtom ett effektivt och billigt sätt att häva trånga sektioner hos många slags aktiviteter och ge dem som så önskar möjlighet att bo och arbeta i vad de uppfattar vara väsentligt olika miljöer".

Dessutom betonar Kristensson starkt de företagsekonomiska fördelarna av koncentrerade arbetsplatsområden.

Även Åke Andersson tar i diskussionen om Järvafältsplaneringen (1969)¹⁵⁾ klart ställning i frågan om prioritering av å ena sidan "närhet" och å andra sidan "effektivitet", "geografisk jämlikhet", "valfrihet" och "kontinuitet".

"stor pendling till andra regiondelar snarare än samlokalisering av arbetsplatser och bostäder är ett medel som inte kan undvaras om man vill uppnå ekonomisk effektivitet och jämn fördelning av

av inkomsterna av likvärdigt arbete",

och

"När arbetskraften söker en bostättning efter hela familjens värderingar av fritidsmiljö, skolmiljö och arbetsmöjligheter för samtliga familjemedlemmar stiger självfallet kravet på en enhetlig arbetsmarknad, eftersom varje yrkeskategori då sprids i rummet på ett i förhållande till arbetsplatsspridningen okoordinerat sätt. Eftersträvas dessutom stabilitet i bostättningsmönstret samtidigt som arbetskraften vill ha möjligheter att byta arbete efter arbetsmarknadens förändringar, så förstärks produktivitetsvinsterna av den enhetliga arbetsmarknaden"....

Aldrig i tidigare planer har frågan om relationen mellan bostädernas och arbetsplatsernas läge tilldragit sig så stor uppmärksamhet som i 1978 års regionplanearbete för Stockholm¹⁶⁾ och i länsstyrelsens planering på 70-talet⁵⁰⁾ Det är ingen tvekan om att den nu förs fram som ett av regionens största problem, även om linjerna går något isär i förslagen till lösningar. Problemet betraktas här ur alla de tre aspekter som angavs i inledningen: samhällsekonomin, möjligheter till korta restider för individen, och stimulerande fysisk-social miljö. Det är däremot svårt att utläsa vad problemets nuvarande stora uppmärksamhet faktiskt bottnar i. Man hänvisar vagt dels till restidernas ökning med tiden, dels till en allmän social missanpassning i storstaden. Restidsutvecklingen kan man följa statistiskt både som ett genomsnitt för hela regionen och för olika lokala nivåer och konstatera ökningen. Däremot finns mycket få undersökningar av restidens faktiska betydelse för individen och för samhället. Missanpassningens härledning till långa restider är indirekt. Den har många logiskt plausibla drag, men är än så länge ganska obevisad. Det går knappast heller att ur allmänna medborgliga uttalanden, aktioner etc utläsa ett uttalat starkt krav på just möjlighet till korta restider - motsvarande den för barnomsorg, bättre trafikmiljö etc. Detta bevisar dock inte att det inte skulle finnas en gräsrotsvilja att skapa möjligheter till kortare restider.

I Köpenhamns pågående regionplanearbete¹⁷⁾¹⁸⁾¹⁹⁾ har ingen stor vikt lagts vid just arbetsresorna och ingen motsvarighet finns heller till de många utredningarna i Stockholm under 70-talet om arbete - bostad - pendlingsresor. Likväl finns det ingenting som tyder på att restiderna är kortare eller att restidesutvecklingen varit en annan i Köpenhamnsregionen. Frågan om lokal självförsörjning med arbetsplatser inom kommunerna, som i Stockholm haft stor plats i debatten under senare tid, har inte ens nämnts i regionplanesammanhang för Köpenhamn. Tonvikten ligger där i stället på en struktur där regionen ses som en helhet och där arbetsplatserna lagts i större block vid intensiva trafikknutpunkter. Detta kan heller inte förklaras ur regionplanearbetets formella organisation, som snarare skulle motivera ett motsatt förhållande, eftersom Köpenhamns regionplanering företräds av primärkommuner och amt inom regionen och Stockholms av den direktvalda sekundärkommunen - landstinget.

Denna jämförelse mellan arbetsresornas behandling i de båda städernas planering bevisar givetvis ingenting om arbetsresornas verkliga betydelse, men skillnaden kan ändå vara intressant att notera.

Sammanfattande kommentar: Fågan om "samlokalisering" av arbeten och bostäder har förekommit i planer åtminstone sedan 1930-talet. Den flyktiga resumé jag givit ovan, med exempel på denna frågas behandling, antyder dock att den inte förrän nu under 1970-talet har betraktats som verkligt viktig.

Detta styrks också av den ringa uppmärksamhet detta problem haft i geografisk forskning och därmed i urbangeografiska "standardverk". Pendlingen har visserligen registrerats i undersökningar, såsom en del av stadens aktivitet, men inte behandlats som ett socialgeografiskt storstadsproblem.

Detta kan alltså förklara någon liten del av det faktum, att de båda funktionerna arbete och bostad fortfarande är starkt separerade och att restiderna har tenderat att öka med tiden.

Att "samlokalisering" tagits upp mer seriöst under senare tid, är inte detsamma som att frågan nått erkänd vikt av alla. Ytterligheterna i ståndpunkter för närvarande kan avslutningsvis illustreras med följande två citat:

"... politiska modeströmningar som saknar verklighetsanknytning."

(Stockholms gatunämnds protokoll 10/1978, § 24, om remiss på regionplaneförslaget)

"... idag ingen svärmisk romantik att försöka stärka de jämvtiga småsamhällena och enhetskulturerna. Det är en bittert nödvändig realism".

(Andrahandscitat av S Kvalöy ur boken Hembygd i storstad, 1977)⁶⁶

2. PERSONTRANSPORTERNA I RELATION TILL MÅLET OM SAMLOKALISERING AV BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER

2.1 Målkonflikt

Är persontransporterna en möjlighet för människor att inom vissa gränser fritt välja sin bostadsplats och sin arbetsort, eller är de en orsak till bristande fysisk närhet mellan bostäder och arbetsplatser? Detta är inte endast en ordlek. Paradoxalt nog har transportteknikens utveckling starkt bidragit till den geografiska separationen mellan bostäder och arbetsplatser - ett problem, som man sedan förlitar sig på att transporttekniken i alltmer förbättrat skick också skall lösa. Den ena delen av paradoxen - transporttekniken som del av orsaken till bristande anpassning av arbetsplatsers och bostäders läge - har uppmärksamats förhållandevis litet jämfört med den andra delen - dess möjligheter att neutralisera olägenheterna av bostäders och arbetsplatsers separation.

Trafikapparatusens betydelse för en tidig spridd bosättning finns t ex beskriven av Sten Holmberg (1947)²⁰ och Ingemar Johansson (1974) sid 58²¹ och i Stockholms förstäder och villasamhällen (1911)²². Ur den sist nämnda skriften är följande båda citat hämtade:

"Lidingö villastad. Resetiden, som nu är 34 minuter från Vasavägens hållplats inom villastaden till Stureplan i Stockholm blir därigenom (broanläggningen) nedbragt till 27 minuter. Det torde kunna antagas att Kungl Maj:t kommer att bevilja denna koncession, varefter brobyggnaden tager ett år i anspråk. Vi gå sedan oanade utvecklingsmöjligheter till mötes".

"Tullinge. Resan tager 35 ä 40 minuter. Kommunikationerna kunna alltså redan nu anses vara ganska goda. Då ny infartsväg söderifrån till Stockholm blifvit ordnad och elektrisk drift anordnats för förstadstrafiken, kunna kommunikationerna väntas blifva helt enkelt utmärkta, och då kan härtill läggas, att man, efter att hafva gjort en resa i statens välgående och bekväma vagnar, vid framkomsten till Stockholm mötes af anblicken af det stolta nya Stads-huset och får stiga af på två särskilda ställen i stadens centrum. Det är ej alla villasamhällen, som kunna bjuda på dessa förmåner."

Att man i 1936 års regionplaneförslag⁴ såg optimistiskt på möjligheterna att lösa uppkomna avståndsproblem med kommunikationer har redan nämnts. Särskilt betonades där planeringen för en lämplig avvägning mellan olika bantyper.

Arbetsresorna som transporttekniskt problem mer än som strukturproblem har sedan präglat deras behandling i planerna, vilket påvisa-

des i föregående kapitel. Förslag om nya arbetsområden i ytterdistriktet i t ex 1966 års regionplaneskiss¹⁴ motiverades mer av utrymmesbrist i regionens centralare delar än av en strävan efter närhet till bostadsområdena. Långsamt har dock insmugit sig en viss skepsis mot möjligheterna att nå en optimal lösning enbart med hjälp av goda kommunikationer, liksom en uppmärksamhet på de olägenheter en ständigt växande trafikmängd - i synnerhet biltrafikmängd - medför. I de fåtaliga exemplen på planering för en alternativ struktur med 50-talets drabantstäder, diskuterade i 1952 års generalplan⁶ och konkret utformade i planerna för Vällingby och Farsta, analyseras aldrig konflikten mellan en önskan om samlokalisering och den samtidigt växande planeringen av en högeffektiv förbindelse - tunnelbanan. I ett vidare perspektiv är detta en konflikt mellan å ena sidan en viss eftertraktad storstadsstruktur och å andra sidan en strävan att överbygga felan i en redan skapad och eventuell framtida oändamålsenlig struktur med hjälp av bättre transporter.

I utvärderingar av planutfallet för Vällingby och Farsta har ofta framhållits, att en av orsakerna till att dessa samhällen inte kommit att bilda avsedda lokala arbetsmarknader är just de oerhört effektiva förbindelserna med city och mellanliggande delar via tunnelbanan. När sedan t ex Botkyrkastadens generalplan (1967)²³ och Norra Järvafältets (1969)²⁴ förses med liknande målsättningar om viss lokal självförsörjning med arbetsplatser är det fortfarande med parallella planer på snabba bekväma tunnelbaneförbindelser med innerstaden.

Om man gav målet om fysisk närhet bostad - arbetsplats inom storstaden verklig prioritet, kunde man onekligen begagna sig av det radikala medlet att strypa alla goda snabba persontransporter - såväl kollektiva som privata. Det skulle sannolikt pressa företag och bostäder närmare varandra. Samhällets och individens resförhållanden skulle minska och en mer blandad miljö erhållas. Så stark prioritet får inte detta mål ens i diskussionen kring 1978 års regionplaneförslag^{16c} trots att det här, som nämnts, betonats mer än någonsin tidigare.^{x)} Målkonflikterna tycks mycket tydliga, men framhålls inte. Man vill skapa kortare restid till arbetsplatserna (sid 99 - 100) men värnar samtidigt om en spridning av bostäderna "till många, relativt små bebyggelsegrupper kring lokala serviceanläggningar och även i glesbygden" (förf:s understrykning)(sid 91) och vill att kommunikationerna skall "ge samma trafikstandard för boende i jämförbara lägen" (sid 110)... "att trafiknätet främst ska anpassas till bebyggelsen och inte tvärtom" (sid 111)..... "att nya trafiksystem kan behöva införas, främst i glesbygden" (sid 111). Man betraktar resorna som en välfärdens avigsida och vill därför begränsa dem men uppmuntrar den samtidigt med allt bättre och mer vittförgrenade kommunikationer. Att få en väg, en busslinje inom rimligt avstånd hur samhälleligt ofördelaktigt man än har bosatt sig behandlas som en medborgerlig rättighet.

En illustration till detta "dubbla agerande" från planerande myndigheter utgör t ex landstingets enkät till de anställda vid de

x) Främst i regionplaneförslagets "C-alternativ".

nyetablerade företagen på Norra Järvafältet.²⁵ Norra Järvafältet är, som nämnts, planerat för en god lokal försörjning av arbetsplatser. Dess största sammanhängande arbetsområde är Kista. Man har på SL märkt, att de anställda utnyttjar kollektivtrafiken mindre än beräknat. I enkäten vill man fånga upp de arbetandes behov av olika trafikmedel, deras klagomål etc. I enkätens inledning sägs följande:

"Att så många anställda väljer att åka bil, kan bero på att kollektivtrafiken upplevs som otillfredsställande. I så fall bör vi satsa på en bättre kollektivtrafik. Det kan också bero på att du och dina arbetskamrater värderar tid och bekvämlighet så högt, att endast bilen kan anses ge en rimlig resuppsättning. I så fall bör vi lösa parkeringsfrågorna på ett bättre sätt än idag."

Man erbjuder sig alltså här från en trafikplanerande myndighet att antingen förbättra kollektivtrafikförbindelserna eller parkeringsmöjligheterna eller kanske båda - överhuvudtaget att förbättra förbindelserna med andra delar av staden från en stadsdelsgrupp som planerats för lokal försörjning.^X

En antydning till motsatt tankegång kan skönjas i debatten kring tunnelbanans Järvalinjens eventuella utsträckning till Jakobsberg. En relativt liten förlängning av banan skulle ge Jakobsberg ett alternativ till den nu överbelastade pendeltågstrafiken mot innerstaden. Mot en sådan förlängning av banan har då hävdats, att ytterligare färdmedel skulle uppmuntra en pendling mot innerstaden ut ur kommunen och motarbeta etablering av lokala arbetsmarknader.

En uppmuntran till arbetsresor ligger också indirekt i de ekonomiska subventionerna till både kollektiva resor och bilresor i form av enhetstaxan (70-kortet) på länets kollektiva trafikmedel och som deklarationsavdrag för bilresorna.

En annan aspekt på den beskrivna målkonflikten är att strypta persontransportmöjligheter kan leda till för stor flyttningsbenägenhet inom regionen, vilket, även om det gagnar närhet till arbetet, kan ge konflikter med andra välfärds mål som t ex stabilitet, kontinuitet, trygghet.

2.2 Kommunikationerna "lättplanerade"?

Jämfört med andra storstadsproblem t ex sociala, psykiska, är avstånd och restider mer mätbara och jämförelsevis lättare att tekniskt avhjälpa. Man kan möjligen skönja en benägenhet att ägna avståndsmätningar, tidsmatriser och kommunikationsmodeller ett oproportionerligt stort utrednings- och planeringsintresse, vilket måhända delvis kan förklaras av denna faktors mer påtagliga "planerbarhet". Några exempel av många återfinns i nothänvisningen.^{26, 7, 28}

x) Exemplet haltar något, eftersom Norra Järvafältets planerade antal arbetsplatser täcker mer än självförsörjning för stadsdelen.

2.3 Kollektiva contra privata kommunikationer

Ett delmål i kommunikationsplaneringen har sedan länge uttalats vara att främja kollektivt resande och dämpa privatbilismen, även om den sanna viljan bakom uttalanden har misstänkliggjorts i många sammanhang. I det nu aktuella regionplaneförslaget för Stockholm^{18c} anges klart i riktlinjerna att kollektivt resande skall uppmuntras (sid 23 och 24).

De studier, som företagits vid institutionen med enkäter 1977 till de anställda vid företagen SRA²⁹ och RIFA³⁰ antyder en ökad bilpendling i och med företagets ometablering till Kista. Detta har också, som redan nämnts, SL kunnat konstatera på annat sätt.

De anställda på SRA (Svenska Radio AB, ett LM Ericsson-företag), där SRA vid enkätstillfället redan flyttat till Kista från sina tidigare anläggningar i Västerort, Solna och Upplands-Väsby, har efter flyttningen fått obetydligt ökade restider (tabell 1a) - från i genomsnitt 32,8 minuter före flyttningen (enkel resa) till 34,9 minuter efter. De små restidsförändringarna kan emellertid förklaras med ett 25%-igt ökat bilpendlande. Andelen bilpendlare har alltså ökat till 45,5% i ett område planerat för att erbjuda både bostäder och arbetsplatser. Motsvarande siffra för Stockholmsregionen som helhet var 34% (1970)⁷ och för SRA före flyttningen 36,4%. Värt att notera är också den större andelen bilpendlare bland tjänstemännen både före (41,1%) och efter (51,1%) SRA:s flyttning än bland de kollektivanslutna (28,3% respektive 35,8%)^x. Trots detta har tjänstemännen en högre total medelrestid både före (33,7 minuter) och efter (36,5 minuter) jämfört med de kollektivanslutna (31,3 resp. 32,1 minuter), vilket antyder att tjänstemännen bor på betydligt större avstånd från arbetsplatsen, vilket kommenteras mer i kapitel 6. Endast ca 8 % av de anställda hade bytt bostad eller avsåg att byta bostad av restidsskäl.

För det andra studerade företaget i Kista, RIFA, är tendenserna mer svårtolkade beträffande färdmedel före och efter flyttningen, eftersom företaget vid enkätstillfället ännu inte flyttat, utan de anställda fick hypotetiskt uppskatta sin nya restid och sitt nya färd sätt. Uppgifter om en stor nedgång i antalet gående-cyklande förklaras också av att en av enheterna, som ingår i RIFA före flyttningen låg i Bollnäs, där många hade gångavstånd. Denna del av företaget flyttade alltså från ett ytterområde till ett annat. För båda undersökningar måste viss reservation göras för den låga svarsfrekvensen. På SRA var denna 65 %.

I en studie, redovisad i tre separata delar, som företagits vid Kulturgeografiska institutionen, redovisas data om bl a inflyttning, pendlingsresor, restider och färd sätt för de tre småorterna Rasbokil³¹, Oxsåtra-Åkerlänna³², och Ramstalund³³. Ortorna ligger visserligen inte inom Stockholmsregionen, utan i närheten av Uppsala, men kan ända belysa generella drag i pendlingskaraktären. De tre samhällena är belägna på 19, 23 respektive 13 km avstånd från Uppsala och gemensamt för dem är att de inte når upp till den officiella tätortsgränsen beträffande invånarantal (200 invånare). Samtliga dessa orter har haft en i förhållande till sin storlek stark nyproduktion av bostäder efter 1960 i form av

- x) När enkäten genomfördes, hade tunnelbanan till Kista ännu inte öppnats för trafik, men enkätsvaren och SL:s iakttagelser senare tyder på att inga drastiska förändringar inträffat sedan dess.

Tabell 1a/ Restid före och efter SRAs flyttning (enkel resa)

	före flyttning \bar{x} minuter	efter flyttning \bar{x} minuter
Samtliga svarande	32,8	34,9
Samtliga svarande tjänstemän	33,7	36,5
Samtliga svarande kollektivansl.	31,3	32,1

Tabell 1b/ Färdsätt till arbetet för vissa anställda vid SRA

	Färdsätt	före flyttn.		efter flyttn.		förändring %	
		antal	%	antal	%		
Samtliga svarande	Kollekt.	81	56,6	68	47,5	-16,0	
	Bil	52	36,4	65	45,5	+25,0	
	Cykel	6	4,2	7	4,9		
	Gång	4	2,8	3	2,1		
	Summa	143	100,0	143	100,0		
		Färdsätt	antal	%	antal	%	%
Tjänste- män	Kollekt.	47	52,2	38	42,2	-19,1	
	Bil	37	41,1	46	51,1	+24,3	
	Cykel	2	2,2	4	4,4		
	Gång	4	4,4	2	2,2		
	Summa	90	100,0	90	100,0		
		Färdsätt	antal	%	antal	%	%
Kollekt.- anslutn.	Kollekt.	34	64,2	30	56,6	-11,8	
	Bil	15	28,3	19	35,8	+26,7	
	Cykel	4	7,5	3	5,7		
	Gång	0	0	1	1,9		
	Summa	53	100,0	53	100,0		

Tabell 1c/ Medelrestid för olika färdsätt (enkel resa)

	Samtl.svarande Tjänstemän		Koll.anslutn.			
	Kollekt	Bil	Kollekt	Bil		
\bar{x} min före flyttn.	39,7	25,4	41,3	26,6	37,6	22,3
\bar{x} min efter flyttn.	46,6	25,1	49,6	26,6	42,7	21,4

Tabellerna ur Per Ericsson: Anställdas attityder...²⁸

småhus och en stor inflyttning till de nya bostäderna och även till de äldre fastigheterna. Intervjuer företogs med 137 av orternas 151 hushåll.

Den övervägande delen av orternas förvärvsarbetsbefolkning har sitt arbete förlagt till Uppsala. De flesta har också tidigare bott i Uppsala. Orterna kan alltså med fog betraktas som starkt Uppsalaberoende pendlingsbosättningar i glesbygd.

100, 80 och 97% av pendlarna använder bil i de tre orterna respektive. Bilpendlingen är alltså nästan total, och utan någon markant differens mellan de tre orterna, trots stora skillnader i deras kollektivtrafikförbindelser med Uppsala - 2/vecka för Rasbokil, 4/dag för Oxsättra-Akerlänna och hela 20/dag för Ramstalund,

Pendlingsuppgifter från 1975 års Folk- och Bostadsräkning för några isolerat belägna orter i Stockholmsregionen - också de med en stark nyproduktion av bostäder - bekräftar detta starka bilberoende. I Brottbys i Vallentuna kommun är 78 % av de förvärvsarbetsbefolkningarna, i Vårsta i Botkyrka kommun 59 %, i Sunnerby (Sorunda) i Nynäshamns kommun 73 % och exemplen kan göras många fler. Ingenting exceptionellt förvånande ligger väl i dessa siffror, men de illustrerar ändå en bosättning, där bilberoendet inte uppkommit genom försämrade kollektivstandard, försämrade service etc. utan den har skett trots dåliga allmänna förbindelser, avsaknad av arbetsplatser och ringa service och bygger på bilinnehav. Förutom de ofta redovisade olägenheterna av starkt bilberoende - såsom energiåtgång, trafikfaror, luft- och bullerproblem, svårigheter för äldre och andra icke bilburna vuxna personer etc. - har D Popenoe³⁴ (1977) på ett intressant sätt påpekat konsekvenserna för bil- och körkortslösa äldre barn och ungdomar och därmed kraven på deras föräldrar. Det gör han i en jämförelse mellan de båda förorterna Vällingby i Stockholm och Levittown utanför Philadelphia, USA - den ena med koncentrerad bebyggelse och goda kollektiva förbindelser (Vällingby) och den andra utspridd och med nästan obefintlig kollektivtrafik (Levittown).

En preliminär bearbetning av enkätsvaren från de anställda vid fyra företag i det nyanlagda industriområdet Eriksberg inom Botkyrka-staden, ger som resultat en bilpendlingsandel på hela 62% (proseminarieuppsats under arbete vid Kulturgeografiska institutionen)³⁵. Enkäterna har ställts till alla anställda vid alla företag i området, men ännu kan endast svar från fyra företag bearbetas. Industriområdet avsågs bidra till den lokala självförsörjning av arbetsplatser, som generalplanen (1967)²³ angav. Till Norra Botkyrka finns också tunnelbanelinje.

Enkla statistiska jämförelser mellan olika delar av Botkyrka kommun (Folk- och Bostadsräkningens områden på 3-siffernivå, sammanlagt fyra stycken inom kommunen) med avseende på andel av den förvärvsarbetsbefolkningen verksam inom den egna kommunen, det egna området och bilpendlingsandel visar ett något oväntat dåligt negativt samband. Centrala Tumba har t ex ca 40% av sin förvärvsarbetsbefolkning sysselsatt inom Botkyrka kommuns gränser och en stor andel, 33%, inom det egna området, men ändå en bilpendlings-

andel på 44%. Norra Botkyrka däremot har endast 15% av sin förvärvs- arbetande befolkning verksam inom kommunens gränser, 11% inom det egna området, men ändå endast en 40%-ig bilpendling. Grödinge har 39% inom kommunen, 14% i området och en bilpendlingsandel på 59%. Siffrorna tål inte andra slutsatser än att högre inompendlingsandel inte automatiskt leder till minskat bilpendlande utan att tendensen kan vara den motsatta. Faktorer, som har med bilinnehav att göra - inkomst, social ställning, ålder etc - och naturligtvis kollektivtrafiknätets utformning (som dock måste anses lika god för Tumba som för Norra Botkyrka) liksom bebyggelsens placering har givetvis del i den bilden. Frågan är ändå, om inte "bristen" på restriktioner för bilen är mer avgörande.

Ett mer detaljerat studium av bilanvändningen och dess utveckling mellan 1970 och 1975 för de "lokalt arbetande" (inom egen kommun eller inom områden på lägre nivå i Folk- och Bostadsräkningens indelningssystem) var planerat, men har ännu inte kunnat ske p g a att pendlingsstatistiken från 1975 inte blev tillgänglig för Stockholms län förrän sent i oktober 1978.

I en studie av arbetsresorna hos en grupp förvärvsarbetande studerande vid Kulturgeografiska institutionen³⁶ (se vidare kap 6) visade sig endast 26% (16 av 60) vara bilpendlare, vilket är mindre än för Stockholmsregionen som helhet. Det mesta av förklaringen till detta ligger antagligen i den stora andel som hade sitt arbete i innerstaden eftersom innerstaden har regionens högsta andel inpendlare med kollektiva färdmedel. Frågan om detta i sin tur beror på de goda kollektivtrafikförbindelserna dit eller på de svåra förhållandena för bilen med parkering, köer etc är väl inte besvarad, men mycket pekar på det sista som den tyngre faktorn.

Detta diskuteras inte i listan över "trafikprinciper" sid 110-111 i regionplaneförslaget -78^{16c}. Det förefaller tveksamt om de åtgärder som där nämns för förbättringar av kollektivtrafiken kan förmå bilpendlare att åka kollektivt, i synnerhet som man samtidigt föreslår förbättringar i vägnätet. Dt är också tveksamt om kollektivtrafiken är det starka styrmedel "för förverkligande av regionplanens intentioner" som framhålls på sid 67. I trafikkontorets rapport 1/78³⁷ betonas däremot, att kollektivtrafikplaneringen blir ett starkt styrmedel för regionens struktur endast i en situation med restriktioner för bilen, (sid 34).

"Most drivers enjoy the journey to work; many more don't mind it"⁴⁵ (sid 408).

3. MÖJLIGHETERNA ATT PÅVERKA BOSTADS- OCH ARBETSPLATS-LOKALISERINGEN

En planering för geografisk samordning mellan bostädernas och arbetsplatsernas lokalisering bygger till sist på förutsättningen att dessa är påverkbara. Utan att här redovisa en ingående analys, kan man lätt konstatera, att bostadssidan är den av de två som planerande organ har lättast att manövrera.

3.1 Bostäderna

Bostadsproduktionen kan regleras av företagen/verksamheterna själva, något som var vanligt tidigare och som beskrivits mer utförligt i Bjarne Lindströms del. Arbetsgivarnas direkta inflytande på bostadsproduktionen har med tiden minskat. Det har varit ett klart uttalat kommunalpolitiskt mål och ofta även en önskan från företagen att överföra planering och drift av bostäder till samhället och enskilda. Bostäder planerade och förvältade av arbetsgivaren är nu undantag, i synnerhet inom storstadsregioner. Exempel finns dock, varav landstingets bostäder i Västra Flemingsberg för de anställda vid Huddinge sjukhus är ett. Arbetsgivaren har här dock inte eftersträvat en sammansättning av bostäder, anpassade till alla kategorier anställda, utan bostadsstocken består av smålägenheter. Det har också visat sig att de anställda inte tagit lägenheterna i besittning i den utsträckning man trodde, trots närheten till arbetsplatsen.³⁷⁾

Ett indirekt arbetsgivarinflytande på bostadsplaneringen är däremot vanligt i form av förhandlingar och överenskommelser mellan arbetsgivare och kommun om viss bostadsproduktion och dess placering. Bland de företag, som flyttat inom regionen, och som berörts av kulturgeografiska institutionens studier, finns dels representerade exempel på så gott som obefintlig samordning av företagets behov och kommunens planering och dels på perfekt och långt i förväg planerad "skraddarsydd" uppsättning bostäder för de anställda, som uttalat vilja att följa med företaget vid omlokaliseringen.

Något generaliserat kan man påstå, att de kommunala myndigheterna besitter all den makt, som krävs för att inom kommunen kunna planera den nya bostadsstockens sammansättning och dess placering, medan storleken har ett visst beroende av statligt godkännande.

Det redan uppförda bostadsbeståndet är naturligtvis svårare att anpassa. Det gäller givetvis placeringen, men också storlekssammansättningen på lägenheterna. Stadsdelar, som för den tid då de byggdes hade en normal storleksfördelning av bostäderna, har så småningom kommit att få alltför stor slagsida mot smålägenheter jämfört med nybyggda stadsdelar för att nu passa en "normal" demografisk sammansättning. Ökande utrymmeskrav med tiden ger dessutom en stark effekt i totalantalet boende inom stadsdelen. Lägenheterna kring L M Ericsson (Hägerstens församling) kan knappast nu ge annat än vissa kategorier anställda, och framför allt kanske pensionärshushåll, bosättningsmöjlig-

heter. Vällingbys lägenhetssammansättning skiljer sig också påtagligt från nybyggda bostadsområdens och Vällingbys totalbefolkning har minskat med 33% mellan 1960 och 1975 (se tabellerna nedan).

Det går visserligen inte att direkt avgöra, hur mycket lägenhetsfördelningen förklarar den demografiska sammansättningen. Många andra faktorer inverkar, t ex obenägenheten att byta bostad, vare sig den längre passar hushållsstorleken eller ej, vilket kan ge en åldrande befolkning oavsett lägenhetsfördelningen. Det man med visshet kan hävda är att en extrem lägenhetssammansättning hindrar vissa kategoriers bosättning.

Svårigheterna att ändra den redan existerande bostadsstockens sammansättning visas bl a i Stockholms kommuns utredningar om äldre förorter³⁸), i studier vid kulturgeografiska institutionen³⁹) och inom projektet "Stockholms äldre förorter"⁴⁰)

Procentuell lägenhetsfördelning i vissa stadsdelar, nämnda i texten

Stadsdel	Huvudsaklig byggnadsperiod	Lägenhetsstorlekar		
		2rok	3rok	4rok
Hägersten *	1940-talet	69	20	11
Vällingby **	1950-55	55	29	16
Farsta ***	1955-65	44	34	22
Norra Botkyrka	1970-talet	28	39	32

* = Hägerstens församling

** = Vällingby development area (enl. D. Pass)⁹

*** = Farsta development area

Aldersfördelning i Vällingby* 1960 och 1975

	Antal invånare	Aldersklasser			
		0 - 15 %	16 - 44 %	45 - 64 %	65 - %
1960	59.016	35	50	12	3
1975	39.509	14	35	38	13

* Vällingby development area (enl. D. Pass)⁹

Det som framför allt kommunen kan manövrera är alltså nyproduktionen. Att kunna samordna nyproduktionen med arbetsplatsutbudet kräver dock dels att detta är det högsta eller enda planeringsmålet eller att det inte står i konflikt med andra, dels att man känner arbetsplatsutbudet.

3.1.1 Samlokalisering som kommunalt planeringsmål

Att det första av de nyss nämnda villkoren inte är uppfyllt - om det vittnar tydligt den stora mängd kommunalt beslutat bostadsbyggande inom storstadsregionen, som inte ens i planerna redovisat försök att koppla bostadsproduktionen och dess placering till arbetsplatstillgången, varken kvantitativt eller till typ. Andra mål har varit betydligt mer framträdande i den kommunala bostadsplaneringen - snabb bostadsförsörjning, lägenhetskvalitet, kommunalekonomiska avvägningar rörande t ex redan existerande kommunala investeringar, skatteunderlagssynpunkter. Ett mål, som kan tänkas stå i direkt konflikt med anpassningen till arbetsplatserna är en viss social sammansättning av befolkningen. Med hänvisning till vad som beskrevs i kapitel 1 om samlokaliseringen som planeringsmål, kan man här också konstatera, att den aktualitet detta mål fått i 70-talets regionplanearbete i stort sett saknar motsvarighet på den kommunala nivån av generalplaner, stadsplaner etc att döma. Kommuner med låg självförsörjningsgrad av arbetsplatser, har inte detta som argument för minskat bostadsbyggande. Stadsdelar i perifera lägen i förhållande till arbetsplatserna planeras fortfarande. Mot detta kan möjligen hävdas, att kommunerna i allmänhet ändå strävar efter att få arbetsplatser inom kommunen, om de har en alltför stark dominans av bostäder.

Det andra villkoret för en anpassning av bostäderna till arbetsplatserna - kännedom om arbetsplatsutbudet nu och i framtiden - är generellt sett aldrig uppfyllt. Det existerande arbetsplatsutbudet är i allmänhet förhållandevis ganska bristfälligt statistiskt dokumenterat och framtidens arbetsplatsutbud finns det generellt sett mycket liten möjlighet att förutse eller påverka. Detta har uppmärksammats som planeringsproblem generellt och resulterat i utredningar om informationssystemen mellan företag och samhälle.^{41,42,43)}

3.2 Arbetsplatserna

3.2.1 Verksamhetens lokaliseringsval

Arbetskraft finns i princip tillgänglig överallt i storstadsregionen, om än i varierande grad, något som dock - se föregående kapitel - de trafikplanerande myndigheterna så långt möjligt sökt utjämna. En övertygande mängd studier av företagslokaliseringar inom storstadsregioner, både i Sverige och på andra håll, bekräftar - även med hänsyn taget till generella svårigheter att fastställa orsakerna bakom ett lokaliseringsbeslut (Erlandsson 1975, sid 42)⁴⁴⁾ - att arbetskraften mycket sällan är en avgörande faktor vid inomregionala lokaliseringsbeslut^{45, 46,47)}

I Stockholms kommuns rapport "Arbetsmarknaden i Stockholm"⁴⁸⁾ som bl a redovisar svar på enkät om storföretags åsikter om lokalisering, kan denna inställning dock inte utläsas. Detta kan förklaras av enkätens uppställning, som inte avser att rangordna lokaliseringsfaktorerna. Någon större vikt har arbetskraftens fördelning inom regionen för verksamheter med

extremt specialiserad - högutbildad - arbetskraft. Det faktum, att arbetskraften inte är en avgörande faktor vid inomregional lokalisering, antyder att det inte finns anledning att förvänta sig ett gott geografiskt samordningsresultat genom att bara förlita sig på verksamhetens egna lokaliseringsvärderingar, vare sig det gäller privat eller offentlig verksamhet. Inte ens för "icke-vinstdrivande" verksamheter med stor och delvis svårrekryterad arbetskraft, som t ex Huddinge sjukhus, har arbetskraftsutbudet varit någon avgörande faktor för val av tomt. Viktigare har varit tillgången på sjuka, d v s läget i förhållande till andra sjukhus av samma typ i regionen och därjämte tillgången på stort, lämpligt markområde³⁷⁾. I Huddinge sjukhus närhet låg också redan tidigare flera större vårdanläggningar - Björnkulla (Huddinge kommun) med c:a 600 anställda, Uttrans sjukhus, c:a 280 anställda, Söderby sjukhus, c:a 290 anställda, alla belägna i Botkyrka kommun och senare har tillkommit Tumba långvårdssjukhus med c:a 300 anställda, också inom Botkyrka. Detta ger en större lokal koncentration av vårdarbetstillfällen än en lokalt differentierad arbetsmarknad motiverar.

Arbetskraften kan dock vara en faktor av vikt vid en omlokalisering, så tillvida att företaget oftast har intresse av att behålla så stor del av sin arbetskraft som möjligt vid flyttningen. Detta ger då resultatet att den nya tomten bör ligga så väl till för de anställdas preferenser som möjligt, vilket oftast betyder så nära den gamla platsen som möjligt. Detta angav flera av företagen inom Eriksbergs industriområde i Botkyrka som ett skäl till att de hade flyttat inom samma sektor av Stockholm.³⁴⁾ Starka inomregionala lokaliseringsfaktorer för industrin tycks närhet till Europavägnätet vara ^{47,34)} - vilket gynnar t ex Eriksbergsområdet - liksom riklig och billig mark. Lokaliseringsfaktorerna för kontor är svårare att urskilja, men mycket litet tyder f n⁴⁹⁾ på att verksamheter av det slaget skulle vara intresserade av t ex lägenheter inom nya bostadsområden som anges i regionplaneförslaget. 16c (sid 71 punkt 9) Ett särskilt projekt i stadsdelen Gårdsten i Göteborg med bl a detta innehåll kommer kanske att kunna belysa möjligheterna bättre.⁷²⁾

3.2.2 Möjligheterna att påverka lokaliseringen

Insikten hos de kommunala och regionala planeringsmyndigheterna om deras begränsade möjligheter att dirigera verksamheterna avspeglar sig ofta som defaitistiska uttalanden redan i planerna. Några exempel som illustration:

Ur regionplanekontorets rapport 1976:18

"bortse från de praktiska svårigheterna att omlokalisera arbetsplatserna i regionen och tänka oss att vi hade de erforderliga planeringsredskapen att forma regionen på teoretiskt lämpligaste sätt"

Ur regionplaneförslaget 1978 16c

"Av särskild betydelse är att samhället idag har mycket begränsade möjligheter att påverka enskilda företags läge"

Ur generalplanen för Norra Järvafältet²⁴)

"För att många ska både bo och arbeta inom området krävs emellertid bland annat att arbetsplatser och bostäder kommer till samtidigt. Av olika skäl har företagsetableringen inom arbetsområdena försenats. Ut- och inpendlingen kommer troligen att bli större än man antog under det översiktliga planarbetet."

Farhågorna i Norra Järvafältets generalplan beträffande företagsetableringen i Kista har också besannats. Endast 3.000 av 18.000 planerade arbetstillfällen finns där nu 1/12 1978, men så gott som all bostadsbebyggelse är färdigställd på Norra Järvafältet. De tre stora företag, som ligger i Kista nu har dessutom först efter hårda förhandlingar från Stockholms kommun valt denna lokalisering. Alla de tre stora företagen är dessutom inom samma bransch - elektronik - vilket knappast är idealiskt om man vill skapa en differentierad lokal arbetsmarknad.

Svårigheterna att locka företagen till nya arbetsområden visade sig redan då Vällingbys och Farstas planer skulle förverkligas. Botkyrkastaden, som också i generalplanen hade ett angivet mål om viss arbetsplatsförsörjning, har på samma sätt fått vidkännas svårigheter att locka företagen till etablering. Bostadsområdet är färdigbyggt, men Eriksbergs industriområde, som var avsett att hysa 5-6.000 arbetsplatser har ännu 1978 bara 1.500. Det industri- och kontorshus för uthyrning, som ligger i Fittja inom Norra Botkyrka, har inte dragit till sig tillräckligt med hyresgäster, utan är nu föreslaget som gymnasieskola istället.

En komplikation, som framträder tydligt just i Eriksbergsområdet och som generellt rör industriföretagen, är deras ständigt ökande arealkonsumtion. Eriksberg hade, som nämnts, mark beredd för företag med sammanlagt 5-6.000 anställda. Nu vet man att området högst kommer att rymma 2.300 anställda. Ökande yta per anställd i själva den byggda anläggningen i företaget, krav på produktion i ett plan och på expansionsmark i reserv ger detta resultat. Man får färre antal anställda än beräknat inom stadsdelen eller tvingas planlägga allt större områden. Det sista alternativet skapar besvärande stora "lokala avstånd" vilket t ex de båda nyanlagda industriområdena i Jordbro, Haninge kommun, ger ett starkt visuellt belägg för. Denna tendens till ökad arealkonsumtion är också svår att stävja, eftersom billig och förhållandevis riklig mark är ytterkommunernas starkaste konkurrensmedel.

En komplikation vid etableringarna i Kista har varit frågan om markförvärv. Vissa företag godtar inte etablering på hyrd mark, vilket föranledde kommunen (Stockholm) till särskilda överenskommelser innan etablering kunde ske, eftersom marken ägs av kommunen och i princip endast är för uthyrning. Exempel på motsatsen - där mark för uthyrning utgör en extra dragningskraft på företagen - finns emellertid också.

Förutom samhällets generellt små möjligheter att påverka företag och andra arbetsställen, tillkommer det faktum, att olika typer av verksamheter är påverkbara i olika grad. Tillsammans med de lokaliseringsfördelar, som faktiskt finns i vissa regiondelar - t ex närhet till Europavägnät - kan det skapa regionala skevheter i typen av arbetstillfällen. Kommunerna har t ex störst möjligheter att påverka mindre och medelstora industriföretag, medan man har sämre resurser att agera för större företagsetableringar liksom för offentlig verksamhet - den egna kommunens undantagen. En betydligt mindre rekryteringsverksamhet har förortskommunerna ägnat kontorsföretagen och i synnerhet den mer småskaliga kontorsverksamheten.⁴⁹⁾ Detta är naturligtvis inte oavhängigt det faktum att små kontorsverksamheter har mindre att vinna på en ytterstads-etablering än industrin, och alltså är mer svåråtkomliga för de mer perifera kommunerna. Kontorshotell och liknande har haft varierande framgång. Det tidigare nämnda i Fittja har inte haft tillräcklig dragningskraft. Haninge kommun har däremot haft förhållandevis lätt att hyra ut sin anläggning. Någon systematisk genomgång av effekten av dessa anläggningar finns såvitt jag vet inte.

Statens omlokaliseringar och nylokaliseringar av verksamhet inom Stockholmsregionen har också fått stor betydelse för vissa förortskommuner t ex för Botkyrka, dit en FOA-enhet med 700 anställda skall förflyttas. Kommunen är vald just ur regional stödsynpunkt eftersom den har låg "självförsörjningsgrad" av arbetsplatser och relativt få arbetstillfällen inom offentlig förvaltning. Etableringen sker helt i enlighet med länsplanerande myndigheters (både landsting och länsstyrelse) önskemål och också i enlighet med direktiv från riksdag och regering. En fråga är om inte medbestämmandelagen t ex gör sådana projekt mer svårbe-
mästrade i framtiden. Utlokaliseringen av FOA, Utbildningsradion och Industriverket är i överensstämmelse med de regionala planerna, men samtidigt litar man från regionplaneringshåll inte helt på statens solidariska medverkan. Detta framgår av regionplaneförslaget ^{16c}(sid 70), där man föreslår att statlig verksamhet skall prövas ur regionens synvinkel, att samråd med landstinget skall föregå lokalisering och att det speciella statliga privilegiet med anmälningsförfarande vid byggnation avskaffas. Inte ens länsstyrelsen, som statlig planerande myndighet i länet, känner sig ha tillräcklig förmåga att påverka statlig lokalisering inom regionen⁵⁰⁾ sid 69.

Att man anser möjligheterna att påverka näringslivet vara för små demonstreras tydligt i regionplaneförslaget, och särskilt i den "styrmedelslista" centerpartiet presenterat, sid 70.

Alla de styrmedel som står till buds försvagas i en situation där det samtidigt gäller att slå vakt om regionens näringsliv totalt och dess sammansättning och där ingen "etableringskö" föreligger. Inget av de politiska alternativen i regionplanen och inte heller länsstyrelsen vill t ex tillåta industrin att minska ytterligare i antal anställda inom Stockholmsregionen, eftersom det skulle förstärka den obalans mellan industri och andra näringar som redan nu finns i Stockholm. Denna obalans diskuteras t ex i en utredning från landstinget 1978.⁷³⁾

Samhället har generellt sett små möjligheter att styra näringslivet, och både kommuner och regionplanerande myndigheter anser sig där av allt att döma behöva större inflytande. De regionplanerande organen litar dessutom inte på kommunernas vilja att fullfölja regionplaneringens idéer om samordnad planering av bostäder och arbetsplatser. Av det skälet vill man, särskilt från landstingets sida och i synnerhet demonstrerat i centerpartiets styrmedelslista ^{16c}(sid 70) föra över vissa av kommunernas planeringsbefogenheter för både bostäder och arbetsplatser till landstinget. Detta har bl a vållat vissa protester i kommunernas remissvar på regionplaneförslaget.

4. ORGANISATORISKA HINDER FÖR EN SAMORDNAD PLANERING AV BOSTÄDER, ARBETSPLATSER OCH KOMMUNIKATIONER

Organisationsstrukturen för planering av bostäder och arbetsplatser är långt ifrån idealisk för att få till stånd en geografisk samordning av dessa båda element. Detta har Bjarne Lindström diskuterat mer ingående i sin rapportdel, varför det endast relateras summariskt här.

Bjarne Lindström iakttar problemet mot bakgrund av den totala samhällsstrukturen och beskriver hur förändringar i denna historiskt ledde fram till den geografiska separationen mellan bostäder och arbetsplatser (B Lindström, kap 3.1).

Dagens problem kan betraktas som en konflikt mellan den starka "sektorplaneringen" av bostäder och arbetsplatser var för sig och den ofta mer maktlösa geografiskt samordnande planeringen på olika nivåer - kommuner eller regioner.

De olika verksamhetssektorerna formar sina separata mål, som inte en övergripande planeringsmålsättning förmår överbrygga. De olika sektorerna har dessutom olika intern organisatorisk uppbyggnad (Bjarne Lindström, kap 3.2) med beslutskraften förankrad på skilda hierarkiska nivåer. Till detta kommer att den territoriella planeringen, som geografiskt skall samordna sektorverksamheterna har olika mål och olika organisation på olika nivåer t ex mellan regionplanering och kommunplanering. En stor matris över ansvarsfördelningen "Vem ansvarar för vad" i regionplaneförslaget - 78^{10c} (sid 64-65), ger ett slående visuellt intryck av vilka organisationshinder, som måste övervinnas för att nå samordning. För Stockholms del tillkommer en ofta påtalad orationell uppdelning av den regionala planeringen mellan länsstyrelse och landsting.

Den sektoriella och territoriella organisationens konsekvenser för en stadsdel, Järva Krog i Solna kommun, har beskrivits av Thomas Lundén⁶⁵, dock inte i syfte att belysa just problemet arbete - bostäder, utan generellt.

Bostadssektorn och arbetsmarknadssektorn har varsin separata organisation. Detta har Bjarne Lindström (kap 3.2) illustrerat. Till detta kommer för problemkomplexet arbete - bostad att också trafiksektorn har en särskilt organisation och uppsättning interna mål. Detta förklarar en del av de effekter, som diskuterades i kapitel 2 om persontransporterna. En effektiv organisation för trafikplaneringen kan bidra till ökad tolerans mot bristande geografisk anpassning mellan bostäder och arbetsplatser. För en samlokalisering av bostäder och arbetsplatser krävs då samordnande makt även över trafiksektorn.

En ytterligare komplikation är att trafiksektorn i sin tur har en tvåspaltad organisation för å ena sidan vägplaneringen och å andra sidan kollektivtrafiken. De negativa effekterna av denna uppdelning när det gäller att ge kraft åt övergripande trafikpolitiska mål har ofta påtalats. I Stockholmsregionen ansvarar landstingskommunen för kollektivtrafiken medan staten och primärkommunerna bär ansvaret för vägplaneringen, något som knappast är ägnat att ge det bästa helhetsresultatet.

5. BALANSEN MELLAN ARBETSPLATSER OCH BOSTÄDER - TILL ANTAL, TILL TYP, I TID

5.1 Geografisk nivå

På vilken geografisk nivå skall "balans"* mellan bostäder och arbetsplatser eftersträvas? Den rent statistiska effekten av skilda skalnivåer har principiellt intresse, men de reella effekterna är också mycket tydliga i denna fråga om balans mellan arbetsplatser och bostäder. Omsatt på exemplet Stockholmsregionen, kan balans i sina ytterligheter betyda balans inom gränserna för hela regionen contra balans för varje förvärvsarbetande individ, dvs arbetsplatsen placerad tätt intill bostaden. Praktiskt är det dock bara dessa extremers mellanformer som kommer ifråga.

Skalan i balansbedömningen kan bestämmas antingen genom restidsavgränsningar eller med andra kriterier. Det första vore utan tvekan det teoretiskt mest logiska om just restiden står i fokus för målet om samlokalisering mellan arbete och bostad. I praktisk planering och i diskussionen kring detta mål har dock andra indelningar varit vanligare och diskuteras därför först även här.

De ovan nämnda "mellanformerna" av lokal balans kan i nivåordning från grövsta till finaste indelning betyda balans i nord- resp. sydsidan av regionen, i regionens sektorer, i kommuner, i stadsdelsgrupper och stadsdelar, i kvarter.

5.1.1 Stockholms norra och södra del

På denna nivå har obalans ofta påtalats både för antal arbetsplatser och för typ av arbetsplatser. Den uppmärksammades till och med så tidigt som i 1936 års regionplan, men har bestått och är påtaglig fortfarande. Vissa strävanden i fördelningen av arbetsplatser har också haft som mål en utjämning mellan dessa båda Stockholms hälften, men i den nuvarande regionala strukturdiskussionen är denna obalans inte lika starkt betonas som obalans mellan delarna på mer lokal nivå. Indelningen på en nord- och en syddel är för grov för att en utjämning skall ge några funktionella effekter för restider, blandad fysisk miljö etc.

5.1.2 Sektorerna

Stockholms sektorer har ur funktionell synpunkt goda förutsättningar att bilda arbetsmarknader med ett differentierat utbud av arbetsplatser åt den socialt och åldersmässigt differentierade befolkning denna yta rymmer genom att den innefattar kronologiskt skilda bebyggelseringar. Att använda sektorerna som indelningsgrund är också funktionellt ur kommunikationssynpunkt, eftersom, vilket ofta påtalats, Stockholms trafiknät i så hög

* Innebörden av begreppet "balans" diskuteras mer ingående i avsnitt 5.2.

grad är upphängt på ett snabbt och effektivt radiärt system. Denna del av infrastrukturen kan man knappast med all vilja ändra på inom överskådlig framtid. Man kan däremot ge den bättre förutsättningar att bli utnyttjad i olika riktningar vid olika tidpunkter om arbetsplatser och bostäder kan placeras i intervall inom sektorerna. Sektorer som planeringsbas generellt, och inte bara ur aspekten arbete-bostäder, har diskuterats i en studie vid Kulturgeografiska institutionen.⁵¹⁾ Denna studie bygger i sin tur dels på geografiska teorier om stadens form, dels på teorier ur den geografiska perceptionsgeografien om storstadsinnevånarnas "upplevda stadskarta" (mental map). Båda teorigrupperna är förankrade i en klart urskiljbar sektoruppdelning av storstäder, bekräftad av undersökningar i skilda länder och iakttagbar även i Stockholm. Detta kan sedan föras vidare som argument för en sektorindelad planeringsorganisation. Argumentet stöder sig på funktionella faktorer, såsom trafikstruktur, pendling, flyttningsmönster, naturbarriärer, demografisk sammansättning och bebyggelsestruktur men också på perceptionsgeografiska faktorer som t ex bättre lokalkännedom och "hembygds känsla" i den egna sektorn, boendepreferenser etc. Tidnings-spridning, som i andra sammanhang brukar kunna användas vid funktionella regionavgränsningar kan inte användas på Stockholmsregionen mer än indirekt. Individerna väljer i Stockholm inte sin lokalbilaga/lokal-tidning, utan utgivaren bestämmer spridningsområdet efter andra kriterier. Spridningen är ändå i huvudsak sektorindelad, vilket ändå måste tyda på att utgivaren tror på ett "lokalintresse" inom sektorn.

Sektorindelningen är i ovan nämnda studie⁵¹⁾ inte tillräckligt prövad och gränsdragningen är i vissa fall tveksamt motiverad men studien innehåller flera intressanta delaspekter. En annan studie⁵²⁾ (1973) visar, även om det inte var denna undersöknings huvuduppgift, en stark sektorförankring för de boende i stadsdelen Vårberg både med avseende på flyttning, pendling, fritidsaktiviteter och boendepreferenser. Detta styrks också av resultatet i andra studier utförda av studerande vid Kulturgeografiska institutionen. Flyttningar och boendepreferenser var starkt bundna till nordvästsektorn för inflyttare till Husby (Järvafältet)⁵³⁾ och till nordsektorn för boende i Täby⁵⁴⁾. Den studie av arbetspendlingen till Huddinge sjukhus³⁷⁾, som nämnts tidigare ger också belägg för en stark rekrytering av arbetskraft inom den egna sektorn och detsamma gäller den pågående studien av Eriksbergs industriområde. I det sistnämnda fallet är det inte bara pendlingen som belyser detta utan, som nämnts, även företagets lokaliseringsval vid flyttningen till Eriksberg.

Sektorerna förekommer också - vid sidan av kommunerna - som geografisk planeringsbas i länsstyrelsens analys av arbetsplatsfördelning och arbetsplatskvoter i Stockholms län⁵⁵⁾ (sid 59) med en indelning i 7 sektorer och en central kärna. Den nämnda kulturgeografiska studien arbetade med utgångspunkt från 8 sektorer och en kärna. Gränserna mellan sektorerna är inte heller desamma. Den mest påtagliga skillnaden är att länsstyrelsen utgår från den nuvarande kommunindelningen, medan den kulturgeografiska studien arbetar med en sönderslagen kommunstruktur (eftersom dess syfte bl a var att diskutera alternativ kommunindelning).

OLIKA "SEKTORINDELNINGAR" AV STOCKHOLMSREGIONEN

Länsstyrelsens sektor-
indelning i
Länsplanering 1974⁵⁵Förslag till kommun-
indelning i sektorer⁵¹Stockholms Läns
Landsting.
Föreslagen sektor-
indelning av
gymnasieskolan⁵⁷Landstingets
trafiksektorer⁵⁶

Det finns dock ganska stora överensstämmelser mellan grundindelningen i de båda fallen. Även landstingets regionplanekontor har för vissa frågor arbetat med sektorer och detta har sedan kommit att ingå som en fördelningsgrund i A-alternativet (det moderat/folkpartistiska alternativet) i regionplaneförslaget^{16c},⁵⁶) för fördelning av arbetsplatser. Detta är dock en mer finfördelad (16 "sektorer") och i övrigt också annorlunda matris jämfört med de båda föregående. Till sist ytterligare ett exempel på sektorindelning, nämligen landstingets sektorindelning för gymnasieskolan,⁵⁷) som inte överensstämmer med någon av de övriga, men ändå också den är baserad på trafiksektorerna. (Se figur.)

Som nämnts tidigare, finns det klara funktionella argument för sektorerna som utgångspunkt just för planeringen av en samordnad lokalisering av arbeten och bostäder. Det är däremot förenat med stora olägenheter att ha planeringsnivåer, som inte samtidigt är beslutsnivåer, vilket är bakgrunden till att den kulturgeografiska uppsatsen arbetar med hypotesen om ändrad administrativ indelning. Om t ex Huddinge och Botkyrka kommuner tillsammans eller t o m delar av dem tillsammans skall bilda en planeringsbas i denna fråga medför det med all sannolikhet att en rad administrativa och kommunalpolitiska hinder först måste undanröjas. Alternativt måste en större del av fördelningsmakten tillkomma överordnade planeringsnivåer - landsting, länsstyrelse - något som ju, som nämnts (avsnitt 3.2), redan diskuterats för landstinget.

5.1.3 Kommunerna

Den administrativt organisatoriska verklighet vi har, med kommunerna som beslutsterritorier, är väl också förklaringen till att balansen mellan bostäder och arbetsplatser i synnerhet under senare tid i så hög grad kommit att behandlas med kommunerna som geografisk nivå. I regionplaneförslaget-7816c är det främst C-alternativet, som har kommunerna som fördelningsbas och som strävar efter en 75%-ig "självförsörjning" inom förortskommunerna med undantag för de mest perifera (Norrtälje, Södertälje och Nynäshamn), som skall nå total självförsörjning. Även i andra sammanhang, t ex länsstyrelsens planering, är kommunerna bas.

Det är svårt att finna funktionella argument för kommunerna som fördelningsmatris. Varken de kommunala, ytornas storlek eller form (se figur), kommunernas befolkningstal, demografiska och sociala struktur, bebyggelseplacering eller regionens kommunikationsmönster talar för kommunen som den lämpligaste basen i strävan efter balans mellan bostäder och arbetsplatser, men däremot det faktum att kommunerna är beslutsterritorier. De har därmed den största samordnande makten mellan de olika verksamhetssektorerna "bostäder" och "arbetsplatser".

De eventuella effekter av negativ karaktär, som kan bli resultatet av en alltför stark fokusering på just kommunerna som "balanserade" territorier, har såvitt jag vet inte studerats närmare, men det ligger nära till hands att tro att sådana kan uppstå. Hypotetiskt kan man tänka sig att det borde kunna ge en sämre pende-

KOMMUNERNA I
STOCKHOLMS LÄN



lingssituation än en planering, som utgår från nuvarande bebyggelsestruktur och dess kapacitet i form av mark och kommunikationer när man skapar det "lokala bostads-arbetsområdet". Vissa kommuner skär t ex tvärs över nämnda sektorer och kräver en stor ny investeringsanhopning i tvärförbindelser etc, eftersom de f n inte har något stort pendlingsutbyte eller andra kontakter mellan sina extrema delar (ex Bergshamra i Solna, Brottbys i Vallentuna, Vårby gård i Huddinge). Illustrationer till detta kan också skönjas i studien av pendlingen till Huddinge sjukhus³⁷) där de c:a 4.250 anställda onekligen höjer arbetsplatskvoten för Huddinge kommun men i realiteten ger halva tillskottet till Botkyrka, som har en stor del av sin befolkning bosatt inom lika goda pendlingsavstånd som Huddinge och som sänder nästan lika många förvärvsarbetande (1197) till denna arbetsplats som Huddinge kommun (1359). Botkyrka kommun har också i sitt remissvar på regionplaneförslaget som argument mot föreslagen 75%-ig självförsörjningsgrad anfört alla de arbetsområden, som ligger i närheten, men inom angränsande kommuner. Ingenting tyder heller på att det för invånarna i en kommun har någon som helst betydelse om man arbetar i den egna kommunen eller i någon annan, förutsatt att övriga variabler är lika. Den kommunala lokalpatriotismen är relativt svagt utvecklad i storstadsregionen hos gemene man och kännedomen om mer avlägsna delar inom den egna kommunen ofta sämre än om angränsande delar i andra kommuner. En blind strävan efter en viss självförsörjningsgrad inom kommunerna kunde befaras inte bara leda till sämre "pendlingsvärden" än en planering med mer funktionell utgångspunkt, utan också leda till att man slår sönder de möjligheter att utnyttja Stockholm som en stor arbetsmarknad som nu finns, och som vissa grupper bevisligen väljer att utnyttja (se kapitel 6). Med en planeringsbas som bättre följer den nuvarande stadsstrukturen borde man kunna behålla alternativet med en stor gemensam arbetsmarknad samtidigt som man skapar större lokal arbetsplatsförsörjning. Detta förefaller tilltalande mot bakgrund av de f n motsägelsefulla och ofullständiga resultaten av studier som rör individernas attityder till arbetsresor och deras faktiska resbeteenden (se kapitel 6).

5.1.4 Stadsdelsgrupper och stadsdelar

En klar funktionell motivering - korta avstånd, gärna gångavstånd till arbetsplatserna - präglar planerna för balans inom stadsdelsgrupper och stadsdelar. Inflytande från brittisk planering för den typen av "självförsörjande" områden har berörts tidigare (kapitel 1). Exempel från Stockholmsregionen som redan har nämnts är Vällingby, Farsta, Norra Järvafältet och Norra Botkyrka. Stadsdelsgrupper och stadsdelar ryms nästan undantagslöst inom en kommuns gränser, och kräver då inte samordning mellan kommunerna. Tendensen att bilda stadsdelsråd etc inom det kommunala systemet gör också, att det ur organisations-synpunkt är en lämplig nivå för försök till "balansplanering".

"Stadsdelsgrupper och stadsdelar" spänner dock över ett vitt fält av befolkningsagglomerationer. Det finns inga systematiska undersökningar beträffande storleken av sådana enheter.

Hur stor bör bebyggelseenheter vara till folkmängd och till yta för att dels hysa så många arbetsplatser av differentierad karaktär att befolkningen erbjuds rimlig chans att finna lämpligt arbete, dels kunna erbjuda tillräckligt korta avstånd för att göra idén meningsfull?

Vällingby har inom det område D.Pass⁹ använder i sina undersökningar c:a 40.000 invånare (31.12-77) och Farsta, också enl. Pass' avgränsning c:a 40.000 (31.12-77), Norra Botkyrka c:a 33.000 (31.12-77) och Norra Järvafältet c:a 18.500 (31.12-77).

Dessa siffror går dock inte att varken jämföra eller dra långtgående slutsatser från. Dels ligger t ex både Vällingby och Farsta intill andra bebyggda områden, som saknar arbetsplatser och alltså eventuellt kunde räknas in i området. Å andra sidan tycks av uppgifterna ur FoB-materialet^x avstånden inom det angivna området vara för stora för att användas som gångavstånd. Dessutom är relativt få av de förvärvsarbetande som bor i dessa områden sysselsatta inom dem, vilket kan antyda för liten valmöjlighet av arbetsplatser (se även avsnitt 6.2). Norra Botkyrka är mer precist avgränsat av "tomma områden" runt om, men kan ännu inte lämna information om planeringens utfall, eftersom hittills relativt få av de planerade arbetsplatserna etablerats här. Detsamma gäller Norra Järvafältet, som ännu inte (hösten -78) ens har sina bostäder färdigställda helt. Som nämnts tidigare, är i Norra Botkyrka dessutom avstånden inom stadsdelen ganska stora t ex från Eriksbergs industriområde till perifera bostadsområden - upp mot 3 km.

Storleken på de stadsdelsgrupper som nämnts ovan och som är planerade för viss självförsörjning, har bestämts ur andra synpunkter än lämplig storlek på arbetsmarknaden. Behovet av bostäder i regionen vid utbyggnadstillfället, räntabilitet för kommunala investeringar, underlag för t.ex. centrumanläggningar etc. har varit mer bestämmande för dimensioneringen.

5.1.5 Lägre geografiska nivåer - kvarter etc.

Planering för arbetsplatsförsörjning på en ännu lägre skalnivå har i några sammanhang förordats under senare tid. Dels sägs i regionplaneförslaget (altern.C) sid. 24 att "integrerade miljöer med boende och arbetande samt social och kommersiell service i små enheter skall skapas". Ingen precisering av hur små enheterna skall vara ges dock. Dels har det i olika sammanhang förordats med den motivering, som nämndes som tredje punkt i rapportens inledning (kapitel 0), nämligen att en blandning av bostäder och arbetsplatser är stimulerande för den fysiska och sociala miljön. Det är alltså här egentligen inte balansen i sig själv som är målsättningen, utan så stor fysisk-social omväxling som möjligt.

Den fråga, som ställdes i föregående avsnitt blir aktuell för varje lägre geografisk nivå som iakttas som lokalt bostadsarbetsområde: Hur litet kan ett område vara för att ge möjlighet för individen att välja lämpligt arbete/bostad? Frågan är ännu obesvarad, men vid en viss gräns tar antagligen "valfriheten" till rätt arbete - rätt bostad överhand över "närhet" och leder till pendling mellan de lokala områdena.

x Folk- och Bostadsräkningen

5.1.6 Restider som avgränsningskriterier för lokala arbetsbostadsområden

Eftersom resorna är den negativa följden av separationen mellan bostäder och arbetsplatser - den konsekvens man med samplanering av de båda vill ändra - är det mest funktionella avgränsningskriteriet för lokala självförsörjande områden just restiderna. Så har man också arbetat inom regionplaneringen i vissa sammanhang 8,59. Två svårigheter ligger i detta förfarande. Dels måste man välja en lämplig restid för avgränsningar. Mot bakgrund av de skilda uppfattningar av vad som skall anses vara rimlig pendlingstid (enkel resa) som framkom i kapitel 1 och även med tanke på de olika restider individerna faktiskt "frivilligt" tar på sig (kapitel 6) är denna gräns svår att bestämma. Regionplanekontoret arbetar med två schablonggränser: 30 minuter och 45 minuter. Dels är avgränsningarna svåra att göra i en redan given struktur, där arbetsplatserna inte ligger placerade tillsammans i ett jämnt mönster, utan där ett mycket osystematiskt mönster av både koncentrerade arbetsområden och mycket spridda arbetsplatser och ett lika osystematiskt mönster av bostäder bildar utgångsläget.

5.2 Innebörden av begreppet "balans" mellan arbetsplatser och bostäder

Med "balans" eller "lokal försörjning" avses oftast viss relation mellan antal arbetsplatser och antal boende/boständer. I litet mer förfinad form kan det också innefatta överensstämmelsen mellan typ av arbetsplatser och typ av bostäder och med en ännu vidare förklaring av begreppet kan det rymma även den tidsmässiga anpassningen mellan utbudet av bostäder och arbetsplatser.

5.2.1 Antal arbetsplatser - antal bostäder/boende

Oavsett vilken av de tidigare skisserade geografiska planeringsnivåerna som tillämpas, krävs det sedan också beslut om den kvantitativa relationen mellan bostäder och arbetsplatser på denna nivå. För att nå en önskad relation krävs att mellanliggande planeringstal - boende per rumsenhet eller ytenhet och förvärvsintensitet - är kända. Redan här finns en osäkerhet, även om man nu bättre kan förutse dessa tals utveckling än t.ex. i 1958 års regionplan.

"en fortsatt välståndsökning ger de gifta kvinnorna större möjligheter att ägna sig åt hemmet. Det har här antagits att de gifta kvinnornas deltagande i förvärvsarbetet avtar i sådan omfattning, att den totala yrkesverksamheten av den anledningen reduceras med ett par procent" (Regionplaneförslag 1958, sid. 27)

Detta gäller för nyplanering av "lokal försörjda" områden. Att konstatera bristande balans i redan byggda områden sker enkelt med statistik för kommuner, stadsdelar, Folk- och bostadsräkningsområden etc.

Total lokal självförsörjning borde betyda att antalet arbetsplatser är lika stort som antalet invånare villiga att förvärvsarbeta. Vid statistiska iakttagelser av denna relation brukar dock i stället antalet faktiskt förvärvsarbetande

uppges, men oftast kompletterat med uppgift om förvärvsfrekvens, för att man därmed skall kunna uppskatta om en dold arbetslöshet föreligger. Kommunernas tillstånd i detta avseende kan alltså beskrivas med uppgifter om "självförsörjningsgraden" = "arbetsplatskvoten" (=förvärvsarbetande dagbefolkning^x i relation till förvärvsarbetande nattbefolkning^x). Den lägsta kvoten har Vallentuna, 0,34 (1975), och den högsta har Solna, 1,56 (1975). Centralalternativet i regionplaneförslaget 1978 har, som nämnts, som målsättning att utjämna denna kvot till 0,75 (dock högre för Solna, Stockholm och Sundbyberg och för de mest perifera kommunerna). Länsstyrelsen har gjort en prognos för dessa kvoters utveckling 1970-80, vilken visar på en förstärkt differens mellan kommunerna 1980. Detta är alltså något regionplaneringen vill förhindra. För sektorerna (länsstyrelsens indelning) varierade kvoterna 1970 mellan 1,23 och 0,50 och prognosen pekade även där på en ökande differens till 1980.

Någon motivering till valet av just kvoten 0,75 som mål finns egentligen inte. Det är också tveksamt om det finns ett tillräckligt, kommunalt incitament till att drastiskt ändra de prognosticerade kvoterna. Finns det kommunalpolitiskt och kommunalekonomiskt tillräckligt att vinna på en viss bestämd självförsörjningsgrad? Tveksamheten mot att använda just kommunen som bas för viss arbetsplatskvot diskuterades ju också tidigare i detta kapitel.

På stadsdels- och stadsdelsgruppsnivå blir skillnaderna i självförsörjningsgrad givetvis ännu större - från nästan 0 i vissa extrema bostadsförorter till höga tal för större arbetsplatsområden och differenserna blir naturligtvis större ju mindre mätområden man väljer. Att differenserna är stora mellan olika stadsdelar/stadsdelsgrupper är inte förvånande mot bakgrund av att man tidigare inte eftersträvat balans på denna nivå mer än undantagsvis. I de fall man har haft ambitioner om viss självförsörjning, har denna i allmänhet inte gått så långt som till full självförsörjning, utan stannat vid lägre tal, som t.ex. i Norra Botkyrka vid 0,50²³ - en politisk målsättning, som inte motiveras. Varför just 0,50? För Norra Järvafältet är målet en kvot på över 1,0, förklarar av att det också skall arbetsplatsförsörja bostadsförorter i Norra Järvafältets närhet. Vällingbys och Farstas självförsörjningsgrad var inte preciserad till viss siffra, men ambitionen antydes till 0,50⁹ (sid. 14). För närvarande (Folk- och bostadsräkningen 1975) är arbetsplatskvoten för Vällingby (inom det område D. Pass 1969 använde för sin undersökning)⁵⁸ 0,72 och för Farsta 0,50.

Att strypa bostadsbyggandet i kommuner, som nu har "för liten självförsörjningsgrad" i syfte att förbättra denna, kan vara ett tveeggat vapen. Vid en inomregional omlokalisering av ett företag är det alltid en viss del av de anställda, som följer med företaget till den nya orten och också vill ha bostad där, vilket kan vara svårt att få i en kommun utan nämnvärd bostadsproduktion och det kan göra företaget tveksamt

x Dagbefolkning = antal arbeten
Nattbefolkning = antal boende

till etablering.

Även med vissa mål inskrivna om viss självförsörjningsgrad har det sedan varit svårt att förverkliga det, av skäl som diskuterades i kapitel 3 och som berör de begränsade möjligheterna att styra arbetsplatserna till bestämda områden.

5.2.2 Typ av arbetsplatser/yrken - typ av bostäder

På samma sätt som man kan konstatera, att planering av nybyggnadsområden med mål om kvantitativ avvägning mellan arbetsplatser och bostäder är undantag snarare än regel, kan man också snabbt konstatera att det aldrig finns inskrivet något mål beträffande bostadstypernas och arbetsplatstypernas anpassning till varandra. En sådan anpassning kan egentligen bara patriarkaliskt anlagda brukssamhällen uppvisa med sin skraddarsydd bostadsstock för olika yrkeskategorier.

Om man återigen tar Norra Järvafältet som exempel, så finns där för bostäderna angivet fördelning av lägenhetsstorlekar, bostadsformer och upplåtelseformer. Det finns för arbetsplatsernas del också vissa riktlinjer. Dessa består av en arealuppdelning mellan olika typer av verksamheter. Det är dels en uppdelning mellan de direkt bostadsanknutna arbetsplatserna inom serviceförsörjning etc. å ena sidan och övriga arbetsplatser å den andra. Dels är det en uppdelning av arealen inom det speciellt inrättade arbetsplatsområdet Kista i tre zoner allt efter verksamheternas exploateringsstap. De mest ytintensiva med störst våningsyta och högsta antal anställda per hektar skall lokaliseras närmast tunnelbanan. Detta ger kontor i den första zonen, den andra zonen blir en blandzon mellan industri och kontor och i den tredje zonen hamnar huvudsakligen industri. Däremot redovisas ingen som helst koppling mellan de företags typer/arbetstillfällen man förväntar sig och bostäder av olika karaktär. Anledningarna till detta är uppenbara: Osäkerheten om typen av arbeten är om möjligt ännu större än om kvantiteten. Majoriteten av Kistas arbetsplatser än ännu helt okända när bostadsbebyggelsen i det närmaste är färdigställd. Man har också otillräcklig insikt i vad olika yrkeskategorier etc. efterfrågar för bostäder. Dessutom strider det mot veder tagen samhällspolitisk ideologi att skraddarsy bostadsuppsättningen efter de sociala kategorier man visserligen vet finns, men inte vill underbygga. En bättre typanpassning kunde möjligen ha kommit till stånd om man frågat de anställda i företaget som avsåg flytta till Kista om deras bostadsreferenser. Dels kom dock företagens beslut om flyttning för sent för att kunna påverka planerna, dels hade det för gott resultat krävts ett förturssystem inom husköer och bostadsförmedling baserat på pendlingsrestider, något som inte praktiserats i fallet Norra Järvafältet (se även avsnitt 5.2.3). Etableringen av Huddinge sjukhus var känd relativt långt i förväg. Här byggdes också bostäder i direkt anslutning till arbetsplatsen, med arbetsgivarens direkta medverkan. Genom bostadsområdets utformning, hustyper och lägenhetsfördelning har man dock endast appellerat till en viss kategori av de anställda. Med hänvisning till de resultat om Huddinge sjukhus' yrkeskate-

goriers faktiska bosättning, som kommenteras i kap. 6, kan man fråga sig i vilken mån en större del av t.ex. läkarkåren bosatt sig i sjukhusets närhet om man byggt eller kunnat bygga en villastad av patriciertyp i trakten kring sjukhuset och använt ett förturssystem och hur detta hade rimmat med Huddinges kommunala bostadspolitik.

En alltför skräddarsydd uppsättning bostäder invid en arbetsplats är också inflexibel och känslig för förändringar i verksamheten. Få samhällen av brukskaraktär torde i dag ha en idealisk bostadssammansättning även om den var fullständigt anpassad i typ efter arbetenas art i ett tidigare skede. Detta kan också beläggas med de exempel som angavs under kapitel 3.1 som visade vissa stadsdelars "omoderna" sammansättning av lägenhetsstorlekar.

De kommunala prognoserna angående utvecklingen av arbetsplatser inom olika näringsgrenar och dessas fördelning inom kommunen har sällan någon översättning i bostadsbehov längre än till kvantitativa termer, om inte, som nämnts tidigare företagen direkt förhandlar med kommunen om bostadstyper.

En markerad obalans i typen av arbeten - typen av bostäder framträder vid en grov indelning av regionen - mellan innerstad och ytterområden. Mycket förenklat beskrivet: De yrken som är väl representerade i innerstaden har sina yrkesutövare som villaägare i regionens mer perifera delar. Den 75%-iga andelen smålägenheter (2 rok och mindre) som utmärker innerstaden motsvarar snarare arbetsplatser i yrken i arbetsområden utanför innerstaden.

5.2.3 Den tidsmässiga anpassningen av bostäder och arbetsplatser

Problemet innefattar både en anpassning av nybyggnationen i tid och en anpassning av vakanser inom redan etablerad arbetsplats - och bostadsstock.

5.2.3 a Anpassningen av nybyggnationen i tiden

Redan det anförda citatet ur Norra Järvafältets generalplan i avsnitt 3.2.2 antyder svårigheterna att få arbetsplatser och bostäder till planområdet samtidigt. Detta är också mycket påtagliga erfarenheter från Vällingbys och Farstas uppbyggnad och har senare också bekräftats både på Norra Järvafältet och i Norra Botkyrka.

Arbetsplatsernas etablering drar ut på tiden. Att planera bostäder och arbetsplatser parallellt är bara det första steget - att få dem etablerade parallellt är det andra, vilket av allt att döma hittills aldrig lyckats av skäl som framför allt diskuterats i kapitel 3.

Även om man skulle kunna få till stånd en tidsmässig anpassning av bostäder och arbetsplatser i ett nyplanerat område, uppkommer med tiden fluktuationer i åldersfördelning, utrymmebehov, bostadspreferenser, näringslivsutveckling som kan

stjälpa den erhållna balansen, något som antyddes i kapitel 3.1 för t.ex. Vällingby, Farsta och Midsommarkransen. För stor stabilitet hos befolkningen kan ett tjugotal år efter nybyggnationen ge en för stor andel pensionärer, som inte har någon fördel av närheten till arbetsplatserna. Det är utopiskt att tro att man flyttar för att lämna plats för arbetande vid ortens företag.

5.2.3 b Anpassning av vakanser

Även om man lyckas lösa de båda frågorna ovan - att få nyproduktionens anpassning mellan bostäder och arbetsplatser vid rätt tid och också att hålla denna anpassning under årens gång, återstår ändå problemet att på det individuella planet få rätt bostad ledig när rätt arbete utlyses. Problemet är detsamma vare sig det gäller nybyggnation eller redan etablerade områden. Redan anpassningen mellan yrke - ledigt arbete vid rätt tid är svår. Detta finns beskrivet för lokala arbetsmarknader i landet som helhet i ett diskussionsutkast av P. Springfeldt⁶⁰. Till detta skall sedan kopplas bostadens anpassning i rätt tid. Att bygga upp lokalsamhällen så att i maj månad 100 nyutexaminerade ungdomar får plats i rätt yrke i hemorten är om man eftersträvar lokal arbetsplatsförsörjning lika aktuell i storstadens förorter som inom orterna ute i landet. I det sista fallet blir resultatet av ett misslyckande i denna anpassning antagligen migration, i det första migration eller pendling. I detta sammanhang spelar givetvis informationsflödena stor roll över huvudtaget och inom dem organisationen av arbets- och bostadsförmedling. Om man i praktiken verkligen prioriterar närhet mellan bostad och arbetsplats från samhällets sida, borde detta kunna utläsas ur förturssystemen inom arbets- och bostadsförmedlingen. Förturer på arbetsmarknaden av "närhetsskäl" stupar främst på att samhället inte kontrollerar denna sektor mer än delvis, och det är svårt att tro att företagen inom det övriga merit-systemet också skulle beakta den arbetssökandes närhet till arbetsplatsen. Förturer på bostadsmarknaden av "närhetsskäl" förekommer generellt sätt inte inom Storstockholms bostadsförmedling. De anställda på SRA och RIFA 28,29 kunde t.ex. inte tilldelas några förturer till bostäder inom Norra Järvafältet. Detta beror främst på att man redan har så många andra förturssystem av mer direkt social karaktär att organisationen inte sväljer fler. Det är alltså ingen tvekan om att man prioriterar sociala skäl framför restidsskäl som förtursargument. Vid Vällingbys uppbyggnad hade man visserligen ett visst förturssystem för de anställda vid verksamheter man ville locka till etablering. Det kärva bostadsläget vid tiden för Vällingbys uppbyggnad, gjorde dock att tiden i kön efter bostad i det stora hela var mer avgörande än relationen arbete-bostad.

Vissa lokala kösystem som förekommer inom förortskommunerna både för lägenheter och småhus kan dock använda närhet som förtursargument framför allt för arbete och bostad inom samma kommun.

Man kan skönja exempel, där man faktiskt eftersträvat en anpassning både i kvantitet, typ och tid mellan bostäder och arbeten. Som redan nämnts, kan detta ske när företaget plan-

erar bostäderna, vilket konstaterades vara av ringa betydelse i Stockholmstrakten. Däremot kan företag, som avser att flytta sin verksamhet, i god tid planera sin arbetsstyrka, inviga personalen om nyetableringen, ge dem tillfälle att meddela om de har för avsikt att arbeta kvar i företaget efter flyttningen, om de har önskemål om annat arbete inom företaget som genom internutbildning kan ordnas före flyttningen, om de har önskemål om bostad av viss typ på den nya orten. Företaget kan sedan eventuellt förhandla sig till de önskade bostäderna i den kommun de flyttar till liksom viss offentlig service etc. I stort sett hela denna process har företaget DAGAB⁷⁴ prövat inför sin flyttning till Haningen kommun. Flyttningen har ännu ej ägt rum, så resultatet kan inte utvärderas.

Denna genomplanerade anpassning förutsätter dock att företagen kan förutse sin utveckling väl och det förutsätter också ett stort engagemang från kommunens sida och en risktagning. Företagen lämnar aldrig garantier för att etableringen verkligen kommer till stånd. Det kan dessutom vara känsligt om kommunens förhandlingar med företaget leder till resultat i form av inbrytningar i bostadsköer, sociala serviceköer etc.

6. INDIVIDENS BENÄGENHET OCH BEGRÄNSNINGAR ATT UTNYTTJA NÄRHET MELLAN BOSTAD OCH ARBETE

Inom storstadsområdet Stockholm finns, något generaliserat, ingen absolut övre gräns för möjligt pendlingsavstånd mellan bostad och arbetsplats. Detta är bakgrunden till att man i så många plansammanhang har varit benägen att betrakta Stockholmsregionen som en enhetlig arbetsmarknad (se kapitel 1). Pendlarna på extremt långa avstånd är visserligen få, men bekräftar, ändå den mycket tänjbara gränsen. För Eriksbergs industriområde³⁴⁾ i Botkyrka har t ex av 114 preliminärt bearbetade enkätsvar sex uppgivit mer än 75 minuters enkel resa och fyra 90 minuter eller mer. Av dessa 6 har endast en anfört tankar på att flytta.

Kollektivtrafikanter med mer än 100 minuters enkel resa och bilpendlare med över 60 minuters enkel resa fanns representerade i undersökningen på SRA i Kista²⁸⁾. Ingen av dessa hade angivit planer på bostads- eller arbetsbyte.

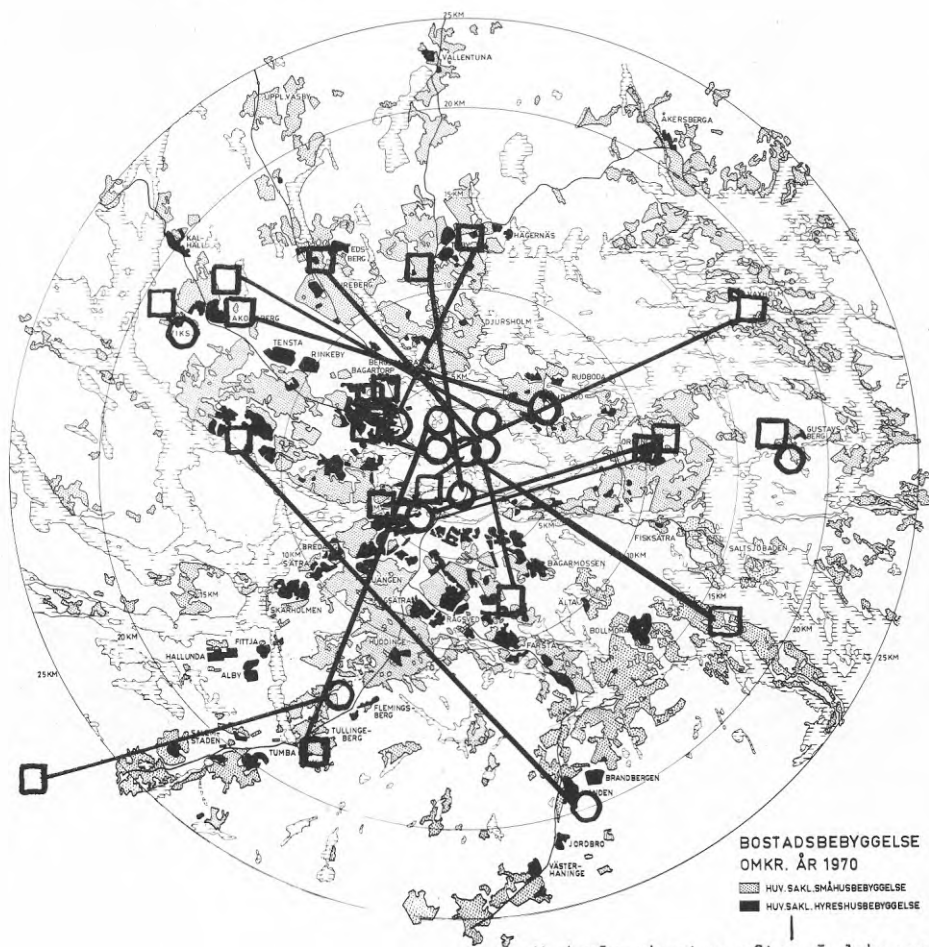
Att närheten mellan bostad och arbete inte är det mål individen strävar efter, utan ett mål av många antyder redan mycket ytliga iakttagelser, där man ändå med säkerhet kan konstatera det enkla faktum att många av oss har längre avstånd till arbetsplatsen än bebyggelsestrukturen trots alla sina brister motiverar. Kartan på nästa sida är en enkel illustration av relationen mellan bostad och arbetsplats för en grupp studerande vid kulturgeografiska institutionen, alla yrkesverksamma. (Varje individs bostad och arbetsplats är sammanbundna av en rät linje,)

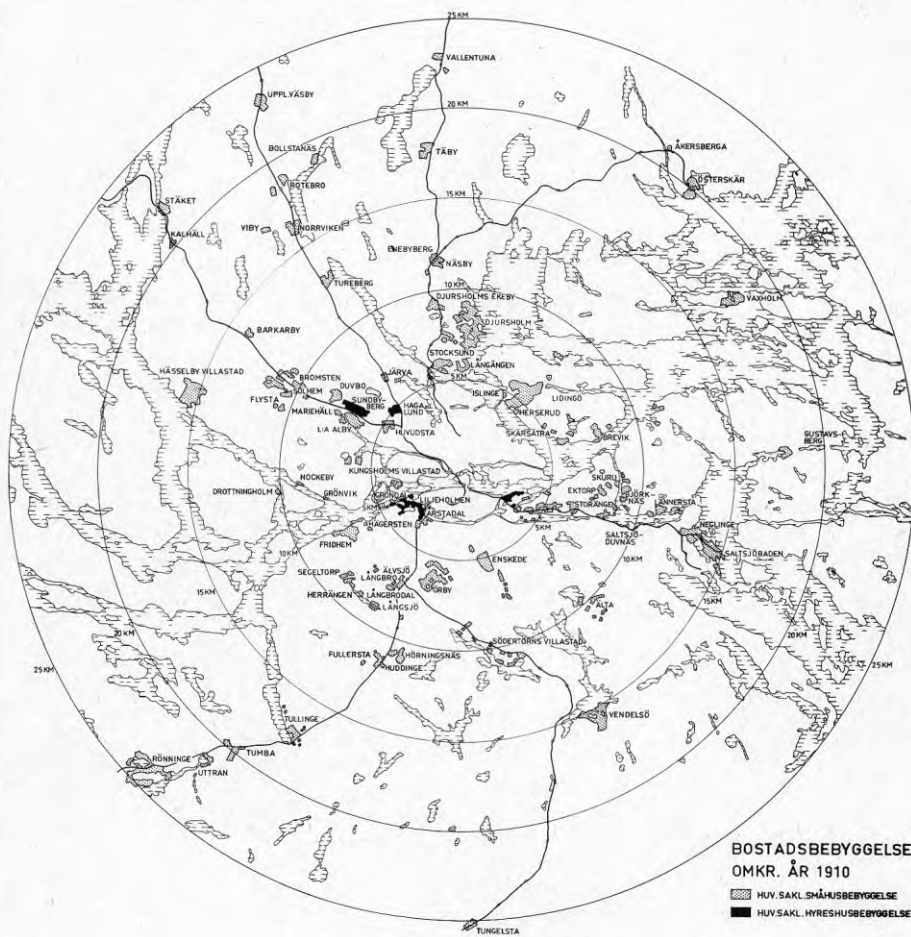
Det är svårt att dra gränsen mellan vad som skall betraktas som absoluta restriktioner för individen att nå närhet mellan bostad och arbetsplats och vad som i arbetsresorna är att hänföra till individens lägre prioritering av detta mål jämfört med andra. Anorlunda uttryckt: Hur fastställer man gränsen mellan "ofrivillig" och "frivillig" pendling. Ur planeringssynpunkt borde en definition av denna gräns vara mycket väsentlig.

Karteringen av bostadsbebyggelsen inom 25 km radie, men utanför Stockholms innerstad 1910 ger även den ett direkt visuellt belägg för en bosättning långt från arbetsmarknaden, som vid denna tid i huvudsak var Stockholms innerstad. Denna bosättning måste på goda grunder kunna betecknas som ett frivilligt trotsande av långa arbetsresor, som från flera av orterna över-skred 45 minuter enkel resa. Alla kartans bebyggelseenheter är visserligen inte nytillkomna "förorter" (ex Vaxholm, Tumba) och alla saknade inte egen arbetsmarknad (Lidingö, Hässelby, Tumba, Vaxholm). Det stora flertalet var ändå nyexploaterade villaorter för en välsituerad befolkning med goda valmöjligheter beträffande bostäder och med arbetet oftast förlagt till Stockholms innerstad (Saltsjöbaden, Djursholm, Uttran, Rönninge, Örby, Långbro, Enebyberg, Södertörns villastad m fl). De långa resorna tog man på sig trots, som nämndes i kap 1, längre daglig arbetstid och flera arbetsdagar per vecka i förhållande till nu.

Bostads- och arbetsort för var och en av gruppens (se sid.38) 22 individer.

- bostadsort
○ arbetsort





Ur I. Johansson 21

6.1 Absoluta restriktioner för individen att nå närhet mellan bostad och arbete

Denna situation innebär teoretiskt att varken bostaden går att anpassa till arbetsplatsen eller arbetsplatsen till bostadsplatsen. Bostadsbrist i närheten av arbetsplatsen är t ex ingen absolut restriktion, så länge man kan byta arbete eller byta både bostad och arbete. Några tänkbara faktorer, som kan skapa absolut hinder för närhet mellan bostad och arbetsplats:

- yrkestillhörighet
- relationen lön-bostadspris
- övriga familjemedlemmars krav
- dålig kännedom om a/arbetsmarknaden
- b/bostadsmarknaden
- c/vissa delar av regionen

6.1.1 Yrkestillhörigheten

Individens yrke kan vara så specialiserat, att det finns representerat på ytterst få punkter inom regionen. Finns det då heller ingen bostad i närheten av dessa punkter, blir detta till en restriktion under förutsättning att individen inte kan byta yrke. Detta illustrerar just gränsdragningens svårigheter: Vi anser instinktivt att man inte radikalt bör byta yrke för att få nära till arbete, men har då samtidigt bestämt oss för att arbete inom det fack man har utbildning och erfarenhet i ligger mycket högt i prioritering, högre än närhet mellan bostad och arbete. Dispaschören kan möjligen arbeta som butiksbiträde, men det kolliderar både med ve-dertagen uppfattning om individens välfärd, med fackliga normer och med samhälleligt ekonomiska aspekter. De mest specialiserade yrkena är generellt också de bäst betalda, varför valfriheten på bostadsmarknaden för dessa yrkens utövare teoretiskt är störst.

Många undersökningar har bekräftat längre arbetsresor för högavlönade och specialiserade yrkesutövare. "Class differences exist and most studies have shown that white-collar workers travel the greatest distances to work."⁶²) Detta gäller också resultatet av studien av bosättningsmönstret för de anställda vid Huddinge sjukhus (kommenteras närmare längre fram i kapitlet) där t ex läkarna bor längre bort från sjukhuset än övrig personal.

Det finns av ovan nämnda skäl inte fog för att betrakta långa pendlingsresor som ett resultat av att yrket lägger direkta hinder i vägen för valfriheten. En större möjlighet både teoretiskt och faktiskt för mer specialiserade och högre avlönade grupper att välja bostad jämfört med andra, måste redan det göra problemet till en prioriteringsfråga, vilket sedan understryks av en tillika större valfrihet, i varje fall teoretiskt, på arbetsmarknaden.

6.1.2 Kombinationen lön - bostadspris

Varken lönen eller hyran i sig själv kan ge absoluta restriktioner för individens möjlighet att bo nära arbetet. Relationen mellan dem kan däremot skapa en ytterst begränsad valfrihet när det gäller bostaden och dess närhet till arbetsplatsen. En låg lön kan också indikera okvalificerat arbete, svårigheter att välja på arbetsmarknaden och därmed kan låg lön-hyra-arbetsmarknadssituation tillsammans hindra individen att välja arbete och bostad i samma område. Detta gäller naturligtvis i synnerhet under perioder med allmän brist på bostäder eller på arbeten eller båda. Som exempel kan man föreställa sig den lågavlönade, som förvärvsarbetar i innerstaden och har stor familj, och skulle ha svårt att få en tillräckligt stor innerstadslägenhet till rimligt pris och dessutom har svårt att få nytt arbete. Denna kombination kan betraktas som en absolut restriktion för närhet till arbetet.

6.1.3 Övriga familjemedlemmars krav

Att problemet med avstånd mellan arbete och bostad inte kan ses enbart i relation till den enskilde individen påpekas ofta. Ganska självklart är hushållsmedlemmarnas olika krav och intressen avgörande. Ett absolut krav från den ena hushållsmedlemmen blir en absolut restriktion för den andra. Just i den här frågan finns få systematiska undersökningar. För att två vuxna i ett hushåll skall ha möjlighet till arbete på nära håll, krävs en viss storlek och ett visst innehåll hos den lokala arbetsmarknaden. Hur stor bör den vara och vilken sammansättning bör den ha för att ge rimlig chans till lämpligt förvärvsarbete för två personer per hushåll. Samtidigt skall barnen ha tillgång till daghem, rätt skolförhållanden etc. Det har ofta framhållits, att just kategorin gifta kvinnor med barn har ett starkt behov av lokalt arbete bl a med hänvisning till att de oftast saknar tillgång till bil och dessutom utsätts för stora krav från övriga familjemedlemmar på sin "förvärvsarbetsfria" tid. Det är möjligen tveksamt, om man angriper det verkliga problemet genom att ge denna kategori möjligheter till arbete lokalt. Icke desto mindre visar undersökningar att kvinnor har snävare pendlingsfält än män. En preliminär bearbetning av pendlingsdata från 1975 års folk- och bostadsräkning antyder detta.⁶⁸⁾ Resultaten från enkätundersökningen på företaget RIFA,⁴⁹⁾ speciellt på enheten i Bollnäs visar också det. Ett mer lokalt pendlingsfält för kvinnor kan dock döljas om man bara ser på restiderna, eftersom kvinnorna i större utsträckning får förlita sig på kollektiva färdmedel.²⁸⁾ Av stadsdelsgruppen Vällingbys (enl. Pass⁷⁾ avgränsning⁹⁾) förvärvsarbete befolkning är 52 % män och 48 % kvinnor. Inom denna lokalt sysselsatta grupp är dock bara 37 % män men hela 63 % kvinnor. Av dessa totalt ca 5.000 personer är dock bilpendlarna fördelade så att 71 % av dem är män och endast 29 % kvinnor. Man kan nog ganska tveklöst hävda, att de sammanlagda kraven i en familj verkligen kan utgöra ett hinder för vissa familjemedlemmar att välja arbetsresans längd.

Man kan nog med fog också hävda, att många nya bostadsområden anläggs med så spridd bebyggelse, på så långt avstånd till arbeten och med så dåliga kollektiva kommunikationer att de kan anses ha ett redan från början inbyggt "förvärvshinder". Det är samtidigt otvivelaktigt så, att många individer med stor valfrihet på bostadsmarknaden väljer att bosätta sig i just dessa bostadsområden och alltså redan vid inflyttningen har full insikt om svårigheten för den ena parten att förvärvsarbeta.

6.1.4 Bristande kännedom om arbetsmarknaden, om bostadsmarknaden och om regionen

Generellt sett beror alltid en viss del av bristande anpassning inom arbetsmarknaden och inom bostadsmarknaden på individens begränsade överblick över dessa. Detta måste i sin tur påverka individens möjligheter att anpassa bostad och arbete till varandra. Denna överblick varierar också ofta starkt med yrke, utbildning etc. Till detta kommer också bristande och ofta mycket skev kännedom geografiskt om regionen. Även detta varierar med t ex utbildning, ekonomisk situation "greater wealth provides greater mobility, a wider range of cosmopolitan interests and a greater propensity to use all the widespread resources of the city".⁶³⁾ Många undersökningsresultat bekräftar den ojämna information storstadsmänniskan har om regionens olika delar, vilket i sin tur påverkar sökprocessen både för arbeten och bostäder.⁶⁴⁾ Att en så stor del av de inomregionala flyttningarna och pendlingarna i storstäder sker inom varje sektor, har med visshet en del av sin förklaring i större kännedom om denna än om andra - vilket också kommenterades och illustrerades i kapitel 5. När SRA flyttade till Kista, sökte de anställda, som överhuvudtaget funderade på att flytta (9 %) bostad inom denna sektor, där också företaget var beläget tidigare, men inte t ex i Sollentuna, som ändå ligger inom nära avstånd. Inte heller informerades de om bostadsutbudet där.²⁸⁾

Huruvida bristande kännedom om regionen skall hänföras till de absoluta restriktionerna för anpassning bostad - arbete blir beroende av om anpassningen ändå kan ske inom den kännedomsyta" (awareness space)⁶³⁾ (sid 297) individen faktiskt har eller om det fordras god överblick över större delar av regionen eller till och med hela regionen. Det sista förefaller dock inte troligt.

De absoluta restriktionerna för en anpassning i läge mellan arbete och bostad för individen förefaller alltså vid en närmare iakttagelse vara tillräckligt få och extrema för att framstå som mindre intressanta vid en förklaring av individernas faktiska avstånd mellan bostad och arbetsplats. Restriktioner i form av prioriteringsordning och svårigheter att samordna olika välfärds mål, måste rimligtvis stå för en större del av förklaringen.

6.2 Krav, som konkurrerar med målet om närhet mellan bostad och arbete

Dessa krav från individen kan delas upp i

a/ konkurrerande krav, som gäller bostaden, t.ex.

krav ifråga om lägenhetsstorlek
 lägenhetsutformning
 boendeform
 upplåtelseform
 hyra och bostadspris
 kommunalskatt
 kommunal service
 service i anslutning till bostaden
 yttre boendemiljö
 bostadsområdets status och rykte
 möjlighet till fritidssysselsättningar
 närhet till fritidshuset
 närhet till grönområden
 närhet till släkt och vänner

b/ konkurrerande krav, som gäller arbetet, t.ex.

krav ifråga om arbetets art
 lön
 befordringsmöjligheter
 service i anslutning till arbetsplatsen
 makes arbetsplats

c/ konkurrerande krav, som gäller både bostad och arbete, nämligen

att inte behöva bryta upp för ofta - behov av kontinuitet och trygghet både i bostadsområdet och på arbetsplatsen, liksom för barnen i daghem, skola etc.

Trots många undersökningar inom detta område, vet man ännu ganska litet om prioriteringsordningen mellan dessa krav i individens välfärdssträvanden. De olika kraven är i sin tur sedan på olika sätt och i varierande grad kopplade till variabler av typen kön, ålder, yrke, anställningsform, utbildning etc.

I regionplanekontorets rapport⁷⁰ från en enkätundersökning till flyttare ("stabila flerpersonershushåll") inom Stockholms län, har "skäl till flyttning" rangordnats. Skälen har rangordnats dels för flyttning inom respektive kommun, dels för flyttning ut ur respektive kommun. För "mediankommunen" har här restiden kommit först på elfte plats av femton möjliga alternativ i den inomkommunala flyttningen och på tredje plats i flyttningarna ut över kommungränsen. Hustyp och bostadens storlek låg i båda fallen före restiden som argument, och för den inomkommunala flyttningen dessutom bostadens standard, trafik, grannar, natur, boendekostnad, service, möjlighet till aktiviteter och skolförhållanden. Övriga skäl var restid till city, avstånd till bekanta, daghem och kommunalskatt. Alternativen är alltså ganska lika dem som föreslås här ovanför på sidan, men något annor-

Lunda formulerade. Vissa "välfärdskrav" som angavs ovan t.ex. under punkt c/ blir också helt inaktuella i en studie, som enbart rör dem som faktiskt flyttat.

Direkta frågor till individen är - vilket generellt ju gäller för attitydfrågor - svåra att ställa korrekt, svåra för individen att besvara och svaren till slut svåra att tolka. Det andra angreppssättet för att vinna insikt i detta är att använda indirekta härledning från individens faktiska bostadsort, arbetsort och flyttningsrörelser. Båda metoderna har kommit till användning i de studier, som utförts vid kulturgeografiska institutionen. Ett tredje sätt att nalkas problemet illustreras i en promemoria från institutet för social forskning (1978-06-14)⁶⁷. Där angrips frågeställningen om närhet mellan bostad och arbetsplats genom en teoretisk diskussion om välfärdsbegreppet. Författaren tar där ställning för uppfattningen att närhet mellan bostad och arbete inte skall ställas upp som mål i regionplaneringen (sid.16), men bygger inte slutsatsen på några anförda empiriska resultat.

En grupp på sammanlagt sextio studerande vid kulturgeografiska institutionen, vilka samtliga också är förvärvsarbetande, har i enkätform under 1977-78 uppgivit bostadsadress, bostadsform, arbetsadress, restid, färdstätt samt "orsaker till att jag inte har närmare mellan min bostad och mitt arbete". Svarsfrekvensen totalt är här 100%, men den sista frågan har sexton personer (27%) lämnat obesvarad. Av dessa sexton personer har fjorton 20 minuters enkel restid eller mindre, varför man kan förmoda att de har så pass kort resa att de inte funnit anledning att motivera restidens längd. Fyra personer har direkt angivit som motiv att de inte känner restiden betungande, och detta trots att de har 25, 30, 40 respektive 45 minuters enkel restid. En av dessa har till och med uppgivit strävan efter "viss distans" till arbetet.

Fyrtio personer har anført andra skäl på sista frågan. Av dessa har endast fyra använt argument, som rör både bostaden och arbetet, vilket är intressant mot bakgrunden av att restiden faktiskt ändå är beroende av båda. Trettio av dessa fyrtio har anført skäl, som kan knytas till bostaden, vilket implicit avslöjar att de tar arbetsplatsen för given och därför inte ens antyder att den kunde ändras. Två personer har uppgivit "arbetsskäl", vilket på motsvarande sätt visar att bostadsplatsen betraktas som given. Resten, fyra personer, har svårtolkade skäl som t.ex. "tillfälligheter".

Av "bostadsskälen" finns alla de på föregående sida uppräknade alternativen representerade, många ganska allmänt formulerade som exempelvis "trivs med bostaden", "svårt att få bostad". Andra är mer preciserade och kan sorteras.

Totalt bor 45% i enfamiljshus, och dessa har påtagligt ofta givit svar, som visar att de utgår från enfamiljshuset som enda tänkbara bostadsform. Förklaringen till resans längd blir då att enfamiljshus inte finns i närheten av arbetsplatsen. Detta kan tolkas som indikation på att dessa personer i första hand beaktar arbetet, i andra hand bostadsformen och först i tredje hand möjligen restiden. Denna tolkning styrks av det faktum (se tabell på nästa sida) att de boende i enfamiljshus i genomsnitt har 5 minuter längre restid till arbetet än de boende i flerfamiljshus trots en betydligt större andel bilpendlare.

Extremt långa restider - upp till 75 minuters enkel resa - har mo-

tiverats med "familjens trivsel", "kommunalt engagemang", "obenägenhet hos barnen att flytta". Sammanlagt har ett tiotal svar uppgivit skäl kopplade till barnen.

Korta restider, om gränsen sätts vid förslagsvis 15 minuters enkel resa eller mindre, kan vara ett resultat av att individen verkligen strävat efter att anpassa bostad och arbete geografiskt till varandra. Frågeformuleringen gör dock att svaren inte avslöjar om det faktiskt förhåller sig så.

Vissa allmänna uttalanden i likhet med "trivs bra", "vill ej flytta", "bor bra", "trivs i", ger förmodligen uttryck för den strävan efter kontinuitet och därmed den trygghet som invand miljö ger, och som angavs under punkt c/ i inledningen till avsnitt 6.2. Här utesluter den svarande inte möjligheten att det finns lika bra bostäder och bostadsområden på andra ställen. Tolkingen blir dock osäker. Några svar har "trygghetsskälet" mer preciserat, men annars är det en orsak vars vikt är svår att bestämma. Den framträder tydligare i de undersökningar (se senare i detta kapitel) som gäller de anställdas beteenden när företag flyttar inom regionen och där den påtagliga obenägenheten både att byta bostad och arbete tar sig uttryck i långa pendlingar.

Varken ålder, yrke, inkomst eller familjestatus kan i denna studie kopplas direkt till respektive svar. Följaktligen kan dessa variabler inte heller korreleras med restiderna och motiveringarna till dessa. Gruppens sammansättning totalt är dock känd. Den präglas av en tjänstemannadominans, företrädesvis av tjänstemän i offentlig förvaltning. Detta kan i sin tur förklara att hela 37 personer (62%) har sitt arbete förlagt till Stockholms innerstad.

Gruppen är dels för liten, dels för speciell i sin sammansättning för att studien skall tillåta generella och definitiva slutsatser om individernas prioriteringar. Den kan möjligen antyda, att en hypotes om arbetet valt i första hand av de flesta, bostaden i andra hand och först därefter restiden, är fruktbar att pröva vidare. Den visar också att det generellt är svårt att i prioriteringsordningen placera in den faktor, som har med trygghet i invand miljö att göra, vare sig det gäller arbetet eller bostaden.

Tabell.

Restider för olika färdstätt och boendeformer inom gruppen

<u>Kategori</u>	<u>Restid (enkel resa)</u>
Gruppen totalt (60 personer).....	28 min.
Bilpendlare (19 personer, 32%).....	20 min.
Kollektivpendlare (36 personer, 60%).....	34 min.
Boende i flerfamiljshus (33 personer, varav 15% bilpendlare)	26 min.
Boende i enfamiljshus (27 personer, varav 48% bilpendlare)	31 min.

Lärare, 30 personer, vid en låg-mellan-högstadieskola i en av Stockholms närmaste förorter, har besvarat samma enkät som gruppen ovan (1978). Av dessa har hälften uppgivit sig ha tillräckligt nära sin arbetsplats eller avstått från att motivera sin restid, även när den når så högt som till 35 minuters enkel resa. Av hela lärargruppen var tolv bosatta inom samma trafiksektor som skolan, men ep-

dast tre i stadsdelsgruppen kring skolan. Åtta hade bostad i innerstaden och fem i förorter på motsatt sida av stan.

Jämfört med den förra gruppen har inom denna fler uppgivit skäl till restiden, som är förknippade med arbetet, exempelvis "ingen tjänst nära bostaden". Detta förefaller logiskt med hänsyn till lärartjänsternas karaktär. De är väl definierade, innefattar sällan karriär och är ovanligt jämnt spridda över regionen. Detta gör dem lättare utbytbara, och därför betraktas de inte som "givna" i samma utsträckning som i förra gruppen.

De, som var bosatta inom samma trafiksektor som arbetsplatsen, har i de flesta fall angivit att de inte finner sin restid besvärande. Detta styrks möjligen också av det faktum att det generellt sett har varit lättare att få lärartjänster i de yttre förortsområden, där dessa lärare bor, än i de inre, varför byte av arbetsplats kan tänkas ha varit mer än teoretiskt möjligt. De, som pendlar förbi innerstaden har i fyra fall av fem som anledning uppgivit att de inte fått tjänst närmare bostaden - d.v.s. de betraktar bösättningsorten som outbytbar.

Svaren antyder i stort sett annars samma tendenser som för den förra gruppen, möjligen med det undantaget, att det är lättare att geografiskt byta arbetsplats för lärare. Skillnaden i medelrestid mellan boende i enfamiljshus och flerfamiljshus är i den här gruppen ännu större, 8 minuter, än i den förra och även här trots en större bilpendlingsandel bland de boende i enfamiljshus.

Tabell

Restider för olika färdsätt och boendeformer inom gruppen

<u>Kategori</u>	<u>Restid(enkel resa)</u>
Gruppen totalt (30 personer).....	24 min.
Bilpendlare (17 personer, 57%).....	18 min.
Kollektivpendlare (11 personer, 37%).....	36 min.
Boende i flerfamiljshus(19 personer,varav 47% bilpendlare)	20 min.
Boende i enfamiljshus (11 personer,varav 72% bilpendlare)	28 min.

Stockholms regionplanekontor har i rapporten "Arbetsresor i Stockholmsregionen" ⁷ studerat bostadskommuner för lärare vid skolor i olika lägen inom Stockholmsregionen. Avsikten har bl.a. varit att belysa relationen mellan antalet boende i skolkommunen och andra kommuner. Att just lärare valts som exempel motiveras med arbetsplatsernas jämna spridning i regionen. Studien registrerar inte mer preciserade adresser än kommun och inte heller färdsätt eller restider. Man har där iakttagit skillnaderna i bösättningsmönstrets relation till skolans läge dels för olika lärarkategorier (lärare på olika nivåer i skolsystemet) dels för skolor i olika lägen (innerstads- respektive mer perifera) i regionen. Man har kunnat konstatera en större andel bosatta i skolkommunen bland lärare på lägre stadier. Den större specialiseringen på högre stadier och därmed färre arbetsställen har i rapporten anförts som förklaring, men möjligen kan också könsfördelningen ha någon inverkan. En större andel boende i skolkommunen när skolorna ligger längre ut i regionen, oavsett stadium, kunde också konstateras och detta har även andra mer generella studier, som alltså inte gäller lärare, givit ex. A.Vallas(1965)⁶⁸ eller den del av "Arbetsresor i Stockholmsregionen" ⁷ som behandlar Alfa Lava i Tumba och Atlas Copco i Nacka.

Några studier vid kulturgeografiska institutionen har utförts i syfte att belysa konsekvenserna för arbetspendlingen när företag och verksamheter flyttar utåt inom regionen eller nyetableras i förortsområden. (Kartan på nästa sida visar deras nuvarande läge.)

Studien av bostadsorter för de anställda vid Huddinge sjukhus³⁷ bygger inte på frågor till de anställda, utan på utdrag ur personalregistret med avidentifierade uppgifter om kön, ålder, anställningstid vid sjukhuset, hel- eller deltidsarbete, bostadsort, yrkeskategori (fyra kategorier: läkare, sjuksköterskor, sjukvårdsbiträden och övrig personal). Uppgifter om restider kan alltså inte erhållas annat än indirekt via dels bostadsadress dels t.ex. landstingets generella restidsmatriser²⁶ eller kommunikationstabeller, vägsträckor etc. Ingen uppgift om färdsätt finns.

Yrke

En av huvudsyftena med denna undersökning har varit att studera yrkets samband med avståndet till arbetsplatsen. Trots den grova indelningen i befattningskategorier, kan vissa tendenser tydligt utläsas. Den största svagheten i befattningsindelningen är att den fjärde gruppen - "övrig personal" - innefattar både t.ex. städpersonal och sjukhusets administrativa ledningspersonal, varför denna grupp inte är någon yrkesgrupp och socioekonomiskt är helt intetsägande. Undersökningen är ännu inte färdigbearbetad, alla resultat därför inte tillgängliga och de övriga endast preliminärt bearbetade.

Sjukhuset ligger omkring 15 km söder om Stockholm och i Huddinge kommun utefter södra stambanan, men utan station inom gångavstånd. Av de enligt registret 4.245 anställda bor c:a 85% söder om Stockholms innerstad, 7% i innerstaden, 6% norr om innerstaden och sammanlagt 1% utanför länet. En påtaglig skillnad föreligger dock här mellan de olika befattningskategorierna. Av läkarna bor nära 50% norr om Gamla Stan, av sjuksköterskorna 7% och av sjukvårdsbiträdena 2%. Av den personal, som bor inom Huddinge kommun, är knappt 4% läkare. Inom Västra Flemingsberg - det bostadsområde, som byggdes i direkt anslutning till sjukhuset - är endast 1% av de sjukhusanställda läkare, men av den personal, som är bosatt norr om Gamla Stan är hela 40% läkare. Läkarnas andel av personalen totalt är omkring 7%. Givetvis bör vid tolkningen av dessa siffror även könsfördelning, åldersfördelning, anställningstid etc. beaktas. Som framgår av texten senare kan dock inga påtagliga skillnader i bosättningsmönstret iaktas för dessa variabler. Ingen skillnad föreligger t.ex. mellan de manliga och kvinnliga läkarnas pendlingsavstånd.

Orsakerna till yrkeskategoriernas olika pendlingsavstånd kan inte ur denna undersökning preciseras, men av diskussionen i avsnitt 6.1.1 framgick att jag inte är beredd att betrakta yrket som en tvingande faktor till långa arbetsresor, utan vill hänföra dessa resultat till frågan om prioriteringar av bostadsområden, av bostadstyper, av kontinuitet i boendet etc. Restiderna för Huddinge sjukhus anställda vet man, som nämnts, ur denna studie ingenting om. Den kan i medeltal vara kortare för läkarna än för övriga yrkeskategorier om bilpendlingen är avsevärt mycket större inom denna grupp, vilket mot bakgrunden av andra undersökningsresultat kan vara troligt. Den kan också vara längre för läkarna trots större bilpendling, analogt med skillnaden mellan tjänstemän och kollektivanställda i SRA-undersökningen²⁸ där tjänstemännen visade sig ha längre restider både före och efter företagets utflyttning till Kista trots en väsentligt högre bil-

Arbetsplatsområden etc. nämnda i texten.



pendlingsandel, vilket kommenterades i kapitel 2. RIFA-undersökningen²⁹ skilde också på tjänstemän och kollektivanslutna. Där har dock inte säkra uppgifter om restider kunnat erhållas, eftersom enkäterna genomfördes innan företagets flyttning till Kista ännu ägt rum. Enkäten visar dock att tjänstemännen var mindre benägna att byta bostad i samband med företagets flyttning, men likväl mer benägna att stanna kvar som anställda i företaget.

Den studie, som påbörjats inom Eriksbergs industriområde i Norra Botkyrka, c:a 2 mil söder om innerstaden³⁴ kan inte heller den ännu ge definitiva resultat, då den inte är fullt genomförd. En preliminär bearbetning av enkätsvaren från de anställda vid fyra av de företag, som ingår i studien och där svarsfrekvensen är omkring 90%, har dock givit vid handen att de lätt identifierade ledande befattningarna, 15 stycken, har innehavare med en kortare medelrestid -19 minuter - än de anställda totalt, 114 stycken, som har 28 minuters enkel resa. Här finns dock även uppgifter om färdstätt. Dessa visar att samtliga dessa 15 befattningshavare reser med bil till arbetet mot 63% för de anställda totalt. En lägre andel boende inom stadsdelgruppen Norra Botkyrka bland dessa 15 visar också resultaten. Av de totalt 114 svaren har endast 5 uppgivit adresser i innerstaden eller norr därom, varav 4 är bland de 15 högsta befattningshavarna och samtliga bor norr om Gamla Stan. Eriksbergsstudien har en detaljerad uppdelning av yrken i enkätsvaren, varför mer information om yrkets samband med arbetsresorna kommer att kunna erhållas när materialet bearbetas vidare. Undersökningen innehåller även uppgifter om byten av arbetsadress resp. bostadsadress för varje person sedan 1970, vilket ger möjlighet att i större omfattning och över längre tid studera tendensen till anpassning mellan arbetsadress och bostadsadress.

Regionplanekontorets undersökning⁷ av de anställdas bostadsorter för de båda industriföretagen Atlas Copco (1970) i Nacka kommun och Alfa Laval (1974) i Botkyrka kommun redovisar bara en yrkesuppdelning av de anställda i verkstadsarbetare respektive tjänstemän och en indelning av deras bostadsorter endast kommunvis. Betoningen i redovisningen har lagts på uppgiften om hur många som var bosatta inom den kommun där företaget är beläget. 88% av verkstadsarbetarna på Alfa Laval bodde inom Botkyrka kommun mot 55% av tjänstemännen och av Atlas Copcos anställda rekryterades 65% av verkstadsarbetarna från Nacka kommun mot 48% av tjänstemännen. Båda företagen har alltså en mindre andel bosatta inom företagskommunen bland tjänstemännen än bland verkstadsarbetarna. En totalt sett större "inomkommunal" pendlingsandel för Alfa Laval sätts i regionplanekontorets tolkning i samband med företagets mer perifera läge i regionen jämfört med Atlas Copco, en iakttagelse som väl stämmer med andra undersökningsresultat, ex. S. Widlert (1978)³⁶. Varken för Atlas Copco eller Alfa Laval finns färdstätt eller restider redovisade. 1975 års Folk- och bostadsräkning visar att 50% av de anställda inom Alfa Laval FoB-område x/ bilpendlar trots att 66% bor inom den egna kommunen, ett resultat, som dock inte kan tolkas så långt, eftersom området innehåller fler arbetsplatser än Alfa Laval.

Yrket anges som en av förklaringsfaktorerna bakom minskande inompendling i kommunerna i rapporten av S. Widlert³⁶.

x/ Enl. Folk- och bostadsräkningens indelning på 6-siffernivå.

Att yrket har ett klart samband med arbetspendlingens karaktär ger tillräckligt många undersökningar belägg för. Arten av detta samband är däremot svårtolkad och därmed också svår att leda till planeringsåtgärder av rätt slag. Om högre tjänster genomgående sammanfaller med längre pendlingsavstånd och om man samtidigt betraktar bosättningsmöjligheterna som friare för dem som innehar dessa tjänster (jämför avsnitt 6.1.1) kan knappast arbetsresornas längd betraktas som ett problem för de enskilda individerna bland dessa, men kan likväl vara det ur samhällets synpunkt - med bilträngsel etc. En intressant fråga är, huruvida längre resor för högre och mer specialiserade yrken och tjänster skall betraktas som ett facit på att en eventuell allmän välfärdsökning med höjning av utbildningsnivån, med bättre arbetsmiljöer etc. på sikt skulle medföra större benägenhet hos alltfler att tolerera längre arbetsresor. En motsatt tendens är också tänkbar: när man med högre "välfärd" har större möjligheter att tillfredsställa alla övriga behov, kanske man också börjar ägna sin restid mer uppmärksamhet. Ett sätt att belysa detta vore att iaktta hur samma yrkesgrupper, samma socioekonomiska grupper etc. förändrat sina arbetsresor över tiden. För att återknyta till exemplet med Huddinge sjukhus, kunde det vara intressant att veta om och hur t.ex. läkarnas arbetsresor förändrats i minuter och avstånd över tiden. Ytterligare ett sätt att närma sig frågan vore att följa hur varje individ förändrat sin restid - sitt resavstånd med tiden, med karriärförändringar etc. En ansats till att följa individerna på detta sätt har prövats i Eriksbergsstudien³⁴ om än under en mycket begränsad tid, 1970-78 och utan att det är studiens huvudsakliga fråga.

Kön

Att kvinnor har annorlunda pendlingsfält än män har ofta hävdats. Denna fråga kan belysas med resultaten av de ovan nämnda undersökningarna. Studien vid Huddinge sjukhus³⁷ ger, med den indelning av bostadsorter som använts vid den preliminära bearbetningen, inget belägg för någon skillnad i detta avseende mellan könen. I Västra Flemingsberg - bostadsområdet i direkt anslutning till sjukhuset - bor en något större andel av männen än av kvinnorna. Om närområdet successivt vidgas till Huddinge kommun kan inte heller på dessa nivåer någon skillnad iakttas. Möjligen kan en mer funktionell geografisk indelning av bostadsadresserna ge bättre information på denna punkt, något som materialet tillåter, eftersom bostadsadresserna i detalj är kända. Uppgifter om färdsätt finns, som nämnts, inte i denna studie, men Folk- och bostadsräkningen 1975 uppger en bilpendlingsandel bland männen på 67% men bland kvinnorna endast 29%, vilket skulle antyda längre restider för kvinnorna.

Eriksbergsstudiens preliminärt bearbetade resultat³⁴ ger en medelrestid för männen på omkring 27 minuter och för kvinnorna 32 minuter, men en bilpendlingsandel för männen som är 71% men för kvinnorna endast 36%, varför det är svårt att bekräfta några skillnader i fysiskt pendlingsfält mellan könen. Vid en grov indelning av bostadsorterna kan man dock konstatera, att en något högre andel av kvinnorna bor inom stadsdelsgruppen Norra Botkyrka och detsamma gäller även för Botkyrka kommun. Även i denna studie tillåter materialet en finare analys, eftersom bostadsadresserna är kända och det totala undersökningsmaterialet består av enkäter från anställda vid betydligt fler företag än de hittills bearbetade.

Klara skillnader i pendlingsfälten mellan könen kan konstateras för invånarna i Vällingby och Farsta^{x/}. Dessa samhällen har med hjälp av Folk- och bostadsräkningens uppgifter följts i tiden med syftet att iaktta deras utveckling som de "självförsörjande lokalsamhällen" de avsågs bli när de planerades. Denna studie kommenteras mer senare i texten, men kan här också illustrera skillnader i arbetspendlingens karaktär mellan män och kvinnor. Om man skiljer mellan de lokalt sysselsatta invånarna och alla förvärvsarbetande invånare finner man att medan kvinnornas andel av de totala antalet förvärvsarbetande i dessa båda samhällen respektive är 49% och 49% är deras andel av de lokalt sysselsatta invånarna 64% respektive 69%. De lokalt sysselsatta kvinnorna har ökat proportionellt med totala andelen kvinnor bland de förvärvsarbetande mellan 1970 och 1975. Antalet arbeten lokalt (= dagbefolkningen) är jämnt fördelat mellan könen, så där ligger ingen förklaring till skillnaderna i lokal sysselsättning. Även denna studie bekräftar skillnaderna i färdstätt mellan könen. Av de förvärvsarbetande männen i Vällingby använder 44% bil för resan till arbetet men av kvinnorna endast 12%. Motsvarande siffror för Farsta är 45 och 13%. Relationerna har inte ändrats sedan 1970. Kvinnornas andel av bilpendlarna totalt har visserligen ökat med någon procent, men den förskjutningen motsvaras helt av kvinnornas ökande andel av den förvärvsarbetande befolkningen. Även bland de lokalt sysselsatta är bilpendlingsandelen högre bland männen, 36%, än bland kvinnorna, 9%, i Vällingby^{xx/}. Motsvarande andelar för Farsta är 35% respektive 9%, vilket antyder att oavsett avståndet till arbetet är männen bilpendlare i avsevärt högre utsträckning än kvinnorna. Detta diskuterades även i kapitel 2. I boken "Hembygd i storstad"⁶⁶ konstateras också att "kvinnorna åker kollektivt till sina arbeten när männen tagit bilarna" och av det drar man där slutsatsen att kvinnorna är mer beroende av lokala arbeten, ett behov som man då bör ta hänsyn till i planeringen. Man kan möjligen fråga, om man inte genom den inställningen till arbetsplatslokaliseringen förstärker en obalans, som har sin rot i annat än arbetsplatsernas läge, och om därmed inte detta argument för lokala arbetsmarknader är mindre övertygande än många andra.

Anställningens art, heltid - deltid.

Anställningens art, d.v.s. uppdelningen i heltids- och deltidanställda har också ofta ansetts ha ett visst samband med pendlingskaraktär. För de anställda vid Huddinge sjukhus har denna variabel, så långt undersökningsmaterialet nu är bearbetat, inte givit något utslag i pendlingen. Andelen heltidsanställda i områdena kring Huddinge sjukhus tycks vara densamma som andelen heltidsanställda totalt.

I Vällingby och Farsta kan däremot en tydlig tendens till lokal sysselsättning iakttagas bland de deltidanställda. Eftersom könsfördelning och andel deltidanställda inte är oberoende av varandra är det svårt att renodla de två variablernas respektive inverkan på pendlingen. Om män och kvinnor emellertid betraktas i separata grupper kan man konstatera att andelen lokalt sysselsatta bland de manliga heltidsarbetande invånarna i Vällingby är 17% men för de deltidarbetande hela 31% och för Farsta är motsvarande andelar 12% respektive 29%. Samma tendens framträder för kvinnorna, där de heltidsanställda arbetar lokalt till 31% och de deltid-

x/ Avgränsning av områdena - se not 73

xx/ Lokalt sysselsatta= sysselsatta inom Vällingby och Farsta

anställda till 40% i Vällingby och för Farsta gäller detta för 11% respektive 29%, vilket alltså antyder att anställningsformen i sig har ett samband med lokal sysselsättning. Inga långtgående slutsatser kan dras av detta beträffande t.ex. effekter på pendlingen i framtiden av eventuella arbetstidsförkortningar. Dels kan deltidarbete nu vara kopplat till vissa yrken, som i sin tur förklarar benägenheten att arbeta lokalt, dels har trots de senaste decenniernas arbetstidsförkortning pendlingstiderna ökat.

Alder

Något samband mellan de anställdas ålder och deras pendling har inte kunnat bekräftas i den preliminära bearbetningen av Huddinge-studien³⁷. Det kan vara ett logiskt resultat mot bakgrund av att sjukhuset är ett nyetablerat verksamhetsställe. Annars har många undersökningar i andra sammanhang visat att högre ålder ofta är förknippad med större bundenhet både vid företaget och vid bostaden, vilket i en situation när företaget flyttar kan leda till omfattande pendling för de äldre. Detta bekräftar den studie, som företogs av personaladministrativa rådet i samband med att Alfa Laval flyttade från Stockholms innerstad till Tumba 1961⁷². Både i SRA-studien²⁸ och i RIFA-studien²⁹ har det varit svårt att frigöra åldersvariabeln från sin koppling till andra variabler, varför något utslag i pendlingen inte har kunnat iakttas.

Anställningstid

En hypotes om samband mellan anställningstidens längd och pendlingen kan ställas på två sätt: a/ Längre anställningstid innebär en större bundenhet till och ett större beroende av arbetsplatsen vilket, om man inte vill byta bostad måste kompenseras med pendling om arbetsplatsen omlokaliseras. b/ Längre anställningstid innebär att man till sitt förfogande haft längre tid och därmed större möjligheter att anpassa sin bostadsort till arbetsplatsen under förutsättning att företaget ligger kvar på samma plats.

Att inget samband kan utläsas mellan anställningstid och pendling i uppgifterna för Huddinge sjukhus³⁷ kan därför vara väntat med hänsyn till att det inte är en verksamhet som flyttat och att sjukhuset existerat under den begränsade tiden av sex år. I den tidigare nämnda Alfa Laval-studien⁷² kring 1960 visade sig anställningstiden ha ett starkt samband med arbetspendlingen. Den grupp, som där hade den längsta anställningstiden (minst 11 år) hade den minsta andelen "slutare" och den minsta andelen som bytte bostad och den största andelen pendlare till Tumba jämfört med de grupper som hade kortare anställningstider bakom sig när företaget flyttade ut till Tumba.

Undersökningstidpunkt

Vare sig det gäller nyetableringar eller flyttningar av verksamheter är det väsentligt vid vilken tidpunkt effekterna på bosättning och pendling registreras. RIFA-undersökningen²⁹ genomfördes strax före företagets omlokalisering till Kista och SRA-undersökningen²⁸ strax efter. Huddinge sjukhus var färdigt 1972 och studien av personalens bosättning³⁷ och pendling gäller situationen 1978.

Eriksbergsområdets företag har successivt etablerats där under de senaste åren och även den studien³⁴ avser förhållanden 1978. För Alfa Laval genomfördes som nämnts en undersökning⁷² i samband med företagets utflyttning 1961 till Tumba och den undersökningen, som var mycket omfattande, var utsträckt över flera år kring 1961 och kunde registrera både attityder hos de anställda före flyttningen och deras faktiska beteenden i samband med flyttningen. Att många slutar, vilket var fallet vid Alfa Laval's flyttning, är ett avbräck i företagets verksamhet närmast före och efter flyttnings-tillfället och kräver undersökningar som information för företaget och kommunens planering. Efter visst antal år är denna fråga inte intressant längre, utan istället företaget som lokalt arbetsställe i Tumba och dess förmåga att rekrytera arbetskraft lokalt. Huddinge sjukhus var en nyetablering och hade alltså redan från början stort utrymme för lokal rekrytering av arbetskraft. 1978 d.v.s. sex år efter etableringen, bodde som nämnts 7,6% av de anställda i det närmaste bostadsområdet Västra Flemingsberg och 32,0% inom Huddinge kommun. En jämförelse med uppgifterna i 1975 års Folk- och bostadsräkning visar att då bodde 6,7% i Västra Flemingsberg och 29,4% i Huddinge kommun, vilket skulle betyda en liten ökning av den lokala rekryteringen under perioden däremellan, medan personalen totalt i stort sett varit oförändrat stor. Vid Alfa Laval's flyttning 1961 valde 25% av personalen att sluta i samband med flyttningen (dock inte alla på grund av flyttningen), 53% valde att behålla sin bostad men arbeta i Tumba trots att det medförde en fördubbling av deras medelrestid, som efter flyttningen kom att uppgå till 60 minuters enkel resa. Endast en mindre andel, 8%, föredrog att bosätta sig i Tumba, trots att bostäder av olika typ ställdes till förfogande av kommunen, och trots att det annars allmänt rådde stark bostadsbrist då. Ändå var redan 1961 faktiskt 58% av personalen bosatta inom dåvarande Botkyrka kommun, vilket förklaras dels av nyrekryteringar dels av att några ur personalen bodde där sedan tidigare. Författaren till den rapporten, B.Gardell, avslutar sin iakttagelse med att säga att "ett i och för sig intressant förhållande att undersöka vore hur snabbt och långt denna utveckling kommer att fortskrida. Detta ligger dock utanför våra möjligheter att göra" Som nämnts redovisar regionplanekontoret i en rapport "Arbetsresor i Stockholmsregionen" / Alfa Laval's arbetskraftsrekrytering 1974, som då, d.v.s. tretton år efter företagets utflyttning, till 66% skedde från nuvarande Botkyrka kommun. Det kan knappast betraktas som en imponerande ökning av inomrekryteringen med tanke på den långa tid som förflutit och att kommunen sedan dess dels har tredubblats till ytan och dels haft en mycket stor bostadsproduktion.

I samband med SRA:s utflyttning till Kista bytte 9% av de anställda bostad och 7% uppgav att de ämnade göra det inom kort. Av dessa båda grupper uppgav dock bara hälften restidsskäl till flyttningen. Resten skulle ändå vid denna tid ha bytt bostad. Majoriteten av de anställda valde att arbeta kvar i företaget, men bo kvar i sin bostad av skäl som främst var knutna till bostadsmiljön eller oviljan att tvinga barnen till uppbrott. Andelen faktiska "slutare" var svår att uppskatta i denna studie, men av allt att döma var den betydligt mindre än vid Alfa Laval's flyttning. SRA flyttade också en kortare sträcka och dessutom inom samma förortssektor. Andelen på RIFA, som uppgav sig vilja sluta när företaget skulle flytta, var bara någon procent för de enheter som låg i Västerort, men hela 27% för enheten i Bollmora (Tyresö kommun) och därtill ett

antal, som ännu var osäkra. Ändå kanske det är mer förvånande att så många från Bollmoraenheten faktiskt avsåg att stanna kvar som anställda i företaget och att 48% av dessa jämfört 16% osäkra avsåg att behålla sin bostad. Bollmora ligger ändå i rakt motsatt riktning från innerstaden jämfört med Kista och därtill på ett par mils avstånd från innerstaden och med besvärliga förbindelser mellan de bägge platserna.

Även för dessa båda "Kista-företag" (SRA och RIFA) vore det onekligen intressant att se hur pass stor anpassning man får geografiskt av bostäderna när några år förflutit efter omlokaliseringen bl.a. med tanke på att Norra Järvafältet är tänkt som ett samhälle där man skall både bo och arbeta (se kap. 5). Som nämnts tidigare kunde inte bostäder på Norra Järvafältet ställas till förfogande med förturer för personalen i Kista-företagen.

"Anpassningstid" kan vid det här laget också de båda förorterna Vällingby och Farsta anses ha haft. Dessa stadsdelsgrupper var ju avsedda att bilda samhällen med lokal försörjning av arbetsplatser för invånarna. Detta diskuterades även i kapitel 1 och 5. Utvecklingen i detta avseende kan för dem båda följas statistiskt från och med 1960 till och med 1975 i Folk- och bostadsräkningarna. D. Pass⁹ har studerat utvecklingen till och med 1965 och tabellen på nästa sida bygger på Pass' uppställning, men har kompletterats med uppgifter för 1970 och 1975¹¹. Avgränsningen av de båda samhällena är den som Pass använder, och som han betecknar som "Vällingby respektive Farsta Development Area"⁷³.

Både Vällingby och Farsta anlades under 1950-talet, Vällingby dock under en mer koncentrerad period. Vällingby centrum var färdigt 1954 och Farsta centrum 1960 och de båda centrumanläggningarna har ungefär samma dimension. Folkmängden i de båda stadsdelsgrupperna är för närvarande ungefär 40.000 och de är alltså ur folkmängds-synpunkt jämförbara.

Den i kapitel 5 diskuterade "självförsörjningsgraden" av arbetstillfällena, som för Vällingbys del var 50% i planambitionerna, d.v.s. arbeten lokalt för 50% av den förvärvsarbetande befolkningen, var 1960 när Vällingby var helt färdigbyggt på bostadssidan endast 36% men hade 1975 ökat till 72%. Denna ökning av självförsörjningsgraden förklaras dels av att arbetsplatser tillkommit successivt om än i ganska långsam takt jämfört med bostäderna och dels av att folkmängden minskat drastiskt från c:a 60.000 till c:a 40.000 personer, vilket medfört att trots en ökande förvärvsfrekvens även den förvärvsarbetande befolkningen har minskat. Trots att självförsörjningsgraden ökat till det dubbla, från 36 till 72% under denna femtonårsperiod, har den lokalt sysselsatta andelen av den förvärvsarbetande befolkningen endast ökat från 20 till 26% och måste betraktas som låg. Antalet utpendlare från området har visserligen minskat, men samtidigt har andelen av områdets arbetsplatser, som innehas av andra än invånarna ökat, varför det totala antalet pendlare ut ur och in i området förblivit konstant eller till och med ökat något till 1975.

För Farstas del kan det vara mer logiskt att istället iaktta utvecklingen sedan 1965, eftersom Farsta inte nådde sin maximala folkmängd förrän då, medan Vällingby hade nått den redan 1960. Under tioårsperioden har folkmängden i Farsta minskat från c:a 56.600 in-

Befolkningsutveckling och pendling i Vällingby^{x/} och Farsta^{x/} 1960 - 1975

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	Nattbe- folkning (antal invånare)	Förvärvs- arbetande nattbe- folkning xx/	Förvärvs- frekvens (2):(1)	Dagbe- folkning (Antal arbeten)	Själv- försörj- nings- grad (4):(2)	Antal lokalt sysse- satta	Andel av förv. arb. inv. lo- kalt sysse- ls. (6):(2)	Andel av arbeten som inne- has av inv. (6):(4)	Antal utpend- lare	Andel av förv. arb. inv. som pendlar ut (9):(2)	Antal inpend- lare
			%		%		%	%		%	
Vällingby											
1960	59.016	25.170	42,64	9.018	35,82	4.945	19,64	54,83	20.225	80,35	4.073
1965	56.277	25.981	46,16	14.090	54,23	6.270	24,13	44,49	19.711	75,86	7.820
1970	48.287	23.752	49,19	14.873	62,61	5.828	24,54	39,19	17.923	75,46	9.045
1975	39.378	20.839	52,92	14.986	71,91	5.469	26,24	36,49	15.370	73,75	9.517
Farsta											
1960	45.801	20.185	44,07	5.694	28,20	2.491	12,34	43,74	17.694	87,65	3.203
1965	56.638	25.863	45,66	8.632	33,37	3.867	14,95	44,79	21.996	85,04	4.765
1970	52.995	24.857	46,90	11.230	45,18	4.479	18,00	39,88	20.358	81,90	6.751
1975	43.437	22.336	51,42	11.122	49,79	4.235	18,96	38,07	18.101	81,00	6.887

x/ Omfattar "Vällingby respektive Farsta development area" enligt D.Pass⁹ avgränsning⁹. Områdenas omfattning: se not 73.

xx/ Tabellen avser heltidsarbetande.

vånare till omkring 43.400 och även den förvärvsarbetsande befolkningen har reducerats kraftigt medan arbetsplatsernas antal ökat. Självförsörjningsgraden har därigenom stigit från 33% 1965 till 50% 1975. Andelen av den förvärvsarbetsande befolkningen, som arbetar lokalt var 1975 inte högre än 19% men har ökat från 1965 då den var 15%.

En 100%-ig ökning av självförsörjningsgraden i Vällingby har alltså endast givit en 30%-ig ökning av andelen lokalt sysselsatta av invånarna och en ökning av självförsörjningsgraden med 50% i Farsta har endast givit 27% ökning av andelen lokalt sysselsatta, vilket är betänkligt med tanke på att syftet med viss självförsörjningsgrad ändå främst måste vara lokal sysselsättning. Nära 3/4 av Vällingbys förvärvsarbetsande invånare pendlar alltså fortfarande ut ur området trots hög självförsörjningsgrad och samma förhållande gäller för 4/5 av Farstas förvärvsarbetsande befolkning.

Man kan möjligen invända, att den avgränsning, som här använts och som motsvarar de områden man tänkte sig som lokalsamhällen när de planerades, kanske inte är funktionella att använda för iakttagelser av det här slaget nu. En noggrannare analys av hur arbetsplatser och bostäder utvecklats i trakterna intill Vällingby och Farsta skulle kanske antyda någon mer ändamålsenlig avgränsning. Samtidigt skulle då möjligheten att följa utvecklingen i tiden bli mindre. Vilken kritik man än kan rikta mot att använda just denna avgränsning av de båda förorterna, meddelar de statistiska uppgifterna ändå så pass kraftiga tendenser, att de knappast låter sig utplånas vid en annan avgränsning om man samtidigt tänker sig lokalsamhället som i princip präglad av gångavstånd. En styrka vid tolkningen av utvecklingen i Vällingby och Farsta är att de båda samhällena visar så parallella trender i alla avseenden att knappast bara tillfälligheter kan förklara dem.

Den förklaring till låg andel lokalt sysselsatta invånare, som ofta framförts för Vällingby och Farsta, nämligen den av bostadsbrist låsta bostadsmarknaden vid tiden för dessa samhällens framväxt och den långsamma etableringen av företag och verksamheter, måste rimligtvis anses ha mindre vikt nu när samhällena existerat i så många år. En anpassning av bostaden till arbetet för dem som arbetar i Vällingby borde ha varit möjlig under denna tid liksom det borde ha varit möjligt för dem som bosatt sig i Vällingby att söka arbete där i större utsträckning eftersom antalet arbetsplatser hela tiden ökat. Individernas strävan efter att samordna sin bostad och sitt arbete geografiskt måste tolkas ha varit otillräcklig för att förmå höja andelen lokalt sysselsatta i den utsträckning den ökade självförsörjningsgraden motiverar.

Inpendlingen till de största verksamhetsställena i Vällingby (Vattenfall i Räcksta) respektive Farsta (Televerket) har studerats i ett arbete vid kulturgeografiska institutionen 1977¹². Vattenfall etablerades i Vällingby 1962 och Televerket i Farsta 1969. I båda fallen skedde alltså etableringarna efter det att bostadsbebyggelsen var färdigställd. Inpendlingsmönstrets förändring har följts i Folk- och bostadsräkningarna 1965, 1970 och 1975. På grund av grövre områdesindelning för Farsta 1965, har Televerkets

arbetsområde inte har kunnat behandlas separat, utan endast tillsammans med omgivande delar där bl.a. Farsta centrum ingår. För inpendlarnas bostadsområden har här bara en indelning i församlingar och kommuner använts. Färdsätt har inte registrerats i denna studie.

Från nuvarande Vällingby församling, där Vattenfall ligger, har inpendlingen minskat både absolut och relativt (relativt = i förhållande till folkmängden). Inga drastiska förändringar har inträffat i inpendlingen, varken absolut eller relativt, från två av de tre närmast angränsande församlingarna, Hässelby och Bromma. Från den tredje, Spånga, som under denna tioårsperiod har tredubblat sin folkmängd genom byggnationen på Järvafältet, har däremot inpendlingen ökat, inte bara absolut utan också relativt. Från Västerort, den förortssektor av Stockholms kommun i vilken Vällingby ligger, har den absoluta inpendlingen ökat och även den relativa något, vilket helt förklaras med ovan nämnda ökning från Spånga församling. Pendlingen till Räcksta från innerstaden har minskat i samma takt som folkmängden. En markant ökning av antalet inpendlare från förortskommunerna, speciellt från dem, som ligger mer perifert än Vällingby, men i samma riktning från innerstaden, t.ex. Järfälla, Upplands-Bro och Ekerö kan iakttas, men inga anmärkningsvärda förändringar i relativtalen. Inpendlingen från dessa kommuner följer alltså i stort sett nybyggnationen och folkökningen.

För det undersökningsområde i Farsta, som använts i denna studie, har inpendlingen i absoluta tal minskat både från innerstaden och från Söderort (= södra förorterna inom Stockholms kommun) där Farsta ligger, men i ungefär samma takt som folkmängden minskat. Inpendlingen från de södra förortskommunerna har ökat kraftigt, men ändå inte fullt lika mycket som folkmängden i dessa kommuner.

Drygt 4% av dagbefolkningen i Räcksta kommer från de södra förortskommunerna och knappt 4% av dagbefolkningen i Farsta-området kommer från de norra. Det är inga höga andelar, men innebär ändå att några hundra personer har en påfallande dålig anpassning mellan sin bostad och sitt arbete. Tillsammans med dem, som dagligen pendlar mellan Söderort och Västerort av de förvärvsarbetande i de undersökta områdena, utgör de drygt 650 personer, som pendlar förbi innerstaden av de c:a 8.500 som ingår i studien.

Vid en schablonmässig isokronindelning grundad på regionplanekontorets tidsavståndsmatriser²⁶ för bilresor i högtrafik, som använts i denna studie, visar sig inpendlarna med extremt långa restider (minst 40 minuters enkel resa) ha ökat sin andel av dagbefolkningen både i Räcksta och Farsta-området. Som jämförelse kan nämnas att inpendlingen med bil till Vällingby och Farsta totalt ligger på omkring 40%, varför varför isokronindelningen grundad på biltrafik med all sannolikhet underskattar restiderna.

Många av resultaten, som redovisats i detta kapitel, tyder på att toleransen mot restider är påfallande hög. En intressant fråga är om den är så hög, att en spridning av arbetsplatser till ytterområdena uppfattas av individerna som en möjlighet att med bibehållen restid flytta allt längre ut "på landet" och att i så fall de perifert etablerade arbetsplatserna kan driva fram en alltmer spridd bebyggelse men inte nödvändigtvis kortare restider. Detta är under förutsättning att nybyggnation i glesbygd behandlas liberalt, vilket t.ex. regionplaneförslagets c-alternativ förordar¹⁶. Denna fråga förmår inga av de ovan relaterade undersökningsresultaten svara på, men frågan aktualiserar problemet med prioritering av välfärdsmålen i samhällsplaneringen, i det här fallet boendemiljö - restider, något som diskuterades i kapitel 1.

7. AVSLUTNING

De i inledningen ställda sex förslagen till förklaring av en bristande geografisk samordning mellan bostäder och arbetsplatser, har i tur och ordning diskuterats i de föregående sex kapitlen. Inget av förslagen kan av allt att döma förkastas som förklaring. Det är dock inte helt logiskt att behandla dem vart och ett för sig isolerat. De har ett inbördes samband, som då döljs.

Att organisationsstrukturen (kap 4) för planering av bostäder och arbetsplatser inte är anpassad för en geografisk samordning av dessa båda delar av tillvaron kan ha en del av sin förklaring i att samlokaliseringens målet inte har prioriterats tillräckligt (kap 1) för att tvinga fram en mer ändamålsenlig organisation.

Att samlokalisering inte prioriterats som mål (kap 1) är antagligen i hög grad beroende av att individerna inte i tillräckligt hög grad visat att de lägger stor vikt vid detta jämfört med andra välfärdsmål (kap 6). Det kan dock också bero på att man i planeringen redan på förhand känner maktlösheten när det gäller styrningen av arbetsplatser (kap 3).

Alltför liten kännedom om individernas preferenser (kap 6) är också förklaring till svårigheterna att välja rätt geografisk nivå (kap 5) vid planering för samlokalisering.

Exemplen på inbördes samband mellan förklaringsfaktorerna kan göras många flera. Mycket tyder dock på att i den "sambandkedjan" har två av faktorerna större vikt än de andra: den ena är individernas preferenser (kap 6) och den andra är svårigheterna att styra arbetsplatserna (kap 3).

Av skäl, som framgår av det som sagts ovan, tror jag det är riktigt att lyfta fram ett planeringsmål till betraktelse, så som har kommit att ske med samlokalisering bostad - arbete i Stockholmsregionen. Presentationen av de två politiskt alternativa regionplaneförslagen^{16c}, där särskilt det ena ger detta mål stor tyngd, illustrerar detta väl. Det är en logisk planeringsgång att först klart ange målet, därefter inventera möjligheterna att uppfylla det, och under tiden skapa en debatt om det berättigade i att prioritera detta mål.

Många av resultaten, som presenterats i kap 6, tyder på att restider och resavstånd för individen inte är högt prioriterat jämfört med faktorer direkt kopplade till bostaden eller arbetet. Det kan då knappast vara berättigat att slå sönder en struktur med viss geografisk valfrihet till förmån för en som helt bygger på geografisk närhet, i synnerhet om man kan nå bättre närhet än nu och ändå behålla valfriheten genom att bygga vidare på den nuvarande strukturen. Detta diskuterades t ex i avsnitten om kommuner respektive sektorer som planeringsbas (avsnitt 5.1).

En annan risk, som ligger i en uppsplittring på lokala arbetsmarknader med för liten hänsyn till nuvarande bebyggelse- och trafikstruktur, är att valfriheten för bilpendlare blir oförändrad eller t o m ökar (se kap 2) medan den försämras för kollektivpendlare.

Om bostaden och bostadsmiljön ligger långt före restiden i individens välfärdsrioritering är det också troligt - utan att det dock är studerat närmare - att en spridning av arbetsplatser långt ut i regionen av individen kan uppfattas som en möjlighet att med samma resuppoftning som tidigare bosätta sig mer perifert, t.ex. i renaglesbygden. Om samhällsmålet ändå är samlokalisering, måste i så fall en hård kontroll läggas på bosättningen.

De resultat, som de empiriska studierna vid Kulturgeografiska Institutionen givit räcker sällan som bevis i dessa frågeställningar. Studierna kan betraktas som "fallstudier" inom samma problemområde och de har givit idéer om vilka hypoteser som är fruktbara att pröva med flera undersökningar.

NOTHÄNVISNINGAR

1. Paulson, Gregor: Svensk Stad. Stockholm 1950.
2. Lindström, Bjarne: Del i denna rapport.
3. Jansson, Sven: Årstadal, en spekulation i bostadsnöd. Ur Vårt Stockholm, Stockholmsgillet. Stockholm 1964.
4. Betänkande och förslag till regionplan för Stockholm. Stockholm 1936.
5. Stockholms stadsplanekontor: Det framtida Stockholm - riktlinjer för Stockholms generalplanarbete. Stockholm 1946.
6. Stockholms stads stadsplanekontor: Förslag till generalplan för Stockholm, Stockholm 1952.
7. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret. Rapport 1976:4, Arbetsresor i Stockholmsregionen.
8. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret. Rapport 1976:1, Alternativa fysiska regionstrukturer år 2.000.
9. Pass, David: Vällingby and Farsta - from Idea to Reality. Stockholm 1969.
10. Emilsson, Olle: Vällingby. Några drag i ett ABC-områdes planläggning och utveckling. Proseminarieuppsats vid Stockholms Högskolas geografiska institut 1956.
11. Björling, S - Ståhlberg, B: Inflyttningen till Farsta. Proseminarieuppsats. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1969.
12. Vinatea, O - Olafsson, O: Inpendlingen till Farsta (Televerket) och Räcksta (Vattenfall); Förändringar i inpendlingsfälten 1965-70-75. Proseminarieuppsats. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1977.
13. Kristensson, Folke: Människor, företag och regioner. Stockholm 1967.
14. Stockholmstraktens regionplanekontor: Skiss 1966 till regionplanen för Stockholmstrakten. Stockholm 1967.
15. Andersson, Åke: En inomregional lokaliseringstudie. Arbetsplatserna på Järvafältet. Stockholms stads generalplanarbete. Meddelande nr 6. 1969.

16. a) Stockholms läns landsting: Vilka mål ska vi ha? Diskussionsunderlag för regionplan -78. 1975.
- b) Stockholms läns landsting: Regionplanenämnden: Förslag till program för regionplan 1978 för kommunerna i Stockholms län. 1976
- c) Stockholms läns landsting, regionplane- och näringslivsnämnden: Preliminärt förslag till regionplan 1978 i två alternativ. Stockholm 1978. 3 delar.
17. Egnspanrådet: Regionplan 1973 for hovedstadsregionen. København 1974.
18. Hovedstadsrådet: Fire tidsfølgeskitser til realisering af Regionplan 1973. København 1976.
19. Wichmann-Matthiessen, Ch. - Bodström, K. red. Storbyproblemer. København og Stockholm. København 1978.
20. Holmberg, Sten: Stor-Stockholm, dess uppkomst och kommunikationer. Stockholm 1947.
21. Johansson, Ingemar: Den stadslösa storstaden. Stockholm 1974.
22. Stockholms förstäder och villasamhällen. Stockholm 1911.
23. Höjer, J - Ljungqvist, S: Generalplan för Norra Botkyrka. Vällingby 1967.
24. Stockholms stads stadsbyggnadskontor: Generalplan för Kista, Husby och Akalla inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm. Stockholm 1969.
25. Storstockholms Lokaltrafiks enkät till anställda i Kista. Utförd under våren 1977. Ej bearbetad.
26. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Landstingets miljöinventering del 2. Restider vid persontransporter.
27. Andersson, Roland: Study of the interdependence between Housing and transportation in cities. Stockholm 1976.
28. Eriksson, Per: Anställdas attityder och beteenden vid omlokalisering av ett företag inom Stockholmsregionen samt arbetsresornas karaktär. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, 1977.

29. Gillgren, V - Jansson, E: AB RIFA flyttar till Kista. En studie av intra-urban företagsflyttning och samlokalisering av bostäder och arbete. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, 1977.
30. Elfving, Ch - Thulin, L: Rasbokil - nygamal ort. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, 1977.
31. Rosén, J - Svenson, B: Oxsätra - Åkerlänna - ett exempel på levande landsbygd. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen. Stockholms Universitet, 1977.
32. Larsson, K - Lundberg, A: Ramstalund och Balingsta - två orter på bekvämt pendlingsavstånd från Uppsala. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, 1978.
33. Popenoe, David: The Suburban Environment. Chicago 1977.
34. Rosén, J - Thulin, L: Pågående proseminariearbete om Eriksbergs industriområde i Norra Botkyrka. Kulturgeogr. inst. Sthlm.
35. Bodström, Kerstin: Opublicerad intern enkät. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. Se kap. 6.2

36. Widlert, Staffan: Lokalt arbetsresande. Stockholms läns landsting, Trafikkontoret. Rapport 1978:1
37. Domvall, M - Lindh, Th: Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. Behandlar bosättningsens geografiska fördelning för de anställda vid Huddinge sjukhus. (Pågående undersökning.)
38. Stockholms fastighetskontor: Bostadskomplettering - förnyelse i äldre ytterstadsområden. Stockholm 1974.
39. Inventering av stadsdelen Årsta. Övningsarbete, Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1976
40. Smalhus - framtidshem. Byggnadsrådet. T21:78
41. SOU 1970: 41, 42. Företag och Samhälle.
42. Delegationen för informationssystemet företag - samhälle, 1975:5.
43. Svenska Kommunförbundet: Kommunen och näringslivet. 1975.

44. Erlandsson, Ulf: Företagsutveckling och utrymmesbehov. Meddelande från Lunds Universitets Geografiska Institution, Lund 1975.
45. Berry, B J L - Horton, F E: Geographic Perspectives on Urban Systems. Englewood Cliffs, USA 1970.
46. Logan, M I: Locational Behaviour of Manufacturing Firms in Urban Areas. Annals of the Ass. of American Geographers. Vol. 56. 1966.
47. Lindström, B - Martin, J: Länkningeberoende lokaliseringsmönster. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1976.
48. Andersson, B - Karlsson, I - Sandberg, U: Storföretag och anställda - åsikter om lokalisering. Stockholms generalplanarbete, meddel. nr 20. 1976.
49. Intervjuer med näringslivskonsultenter i vissa av Stockholms förortskommuner i samband med uppsatsarbeten vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1978
50. Länsstyrelsen i Stockholms län. 1978:4. Länsrapport 78.
51. Oderbeck, L - Olsson, C-G - Wall, R: Förslag till indelning av Stockholmsområdet enligt sektorteorin. Proseminarieuppsats vid Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1977.
52. Davies, Morgan: Suburban Folk. A Study of Vårberg, Stockholm. Aberystwyth. 1973.
53. Mannegard, Margareta: Flyttningsmönster i Täby. Proseminarieuppsats, Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet. 1974.
54. Lindstrand, Sonia: De första inflyttarna till Husby - studie av flyttningsmönster. Upps. Kult.g. Inst. STHLM 1974.
55. Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsplanering 1974. Planeringsunderlaget, bil 5.
56. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: PM - om metoder vid fördelning av arbetsplatser. Maj 1978.
57. Stockholms läns landsting, utbildningsnämnden: PM 1977.11.01. Översyn av sektorindelning för gymnasieskolan i Stockholms län.

58. Pass, David: Vällingby and Farsta - from Idea to Reality. USA 1973. (Stockholm 1969).
59. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret. Rapport 1975:4. Åtkomlighet i schematiska regionstrukturer.
60. Springfeldt, Peter: Informationskanaler och informationsströmmar på arbetsmarknaden. Diskussionsutkast. ERU F 2. Stockholm 1976.
61. Material från en enkät utförd inom personalenheten på företaget DAGAB.
62. Herbert, David: Urban Geography. Plymouth 1972.
63. Carter, Harold: The Study of Urban Geography. London 1975.
64. Herbert, D T - Johnston, R J: Social Areas in Cities. Vol. 1: Spatial Processes and Form. London 1976.
65. Lundén, Thomas: Land Use Decisions in a Time-Space Framework - some Stockholm Examples. Meddelande från Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, B 39. Stockholm 1977.
66. Kahn, J - Lindqvist, H: Hembygd i storstad. 1977.
67. Eriksson, Robert: Översiktlig storstadsplanering och välfärd. Institutet för social forskning. PM 1978-06-14.
68. Ago Vallas: Preliminär opublicerad studie av pendlingsfält för män resp. kvinnor. 1975.
69. Ago Vallas: Pendlingsmönstret i Stor-Stockholm år 1965. Kulturgeografiska Institutionen 1972.
70. Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Länets flyttare - delrapport nr 3 från en enkätundersökning 1976/77. September 1978.
71. Bearbetning av pendlingsdata från 1975 års folk- och bostadsräkning. K Bodström.
72. Gardell, Bertil: Anställdas attityd och beteende vid omlokalisering av företag. PA-rådets meddelande nr 30. Stockholm 1963.
73. Vällingby Development Area omfattar följande sexsiffriga områden i 1975 års Folk-och bostadsräkning:221030
 223010,42,43,46,52,56,
 61,62,63
 225012,13,14,20
- Farsta Development Area omfattar 216012,13,21,22,23,24,
 26,32,33,52,53,
 62,63,64,72,76,
 82,83,84

LITTERATUR ^x

Andersson, B. - Karlsson, I. - Sandberg, U: Storföretag och anställda - åsikter om lokalisering. Stockholms generalplane-
arbete, meddelande nr. 20 1976.

Andersson, Åke: En inomregional lokaliseringsstudie. Arbets-
platserna på Järvafältet. Stockholms stads generalplane-
arbete. Meddelande nr 6, 1969.

Andersson, Roland: Study of the interdependence between Hous-
ing and Transportation in cities. Stockholm 1976.

"Arbete och bostad i Gårdsten". Forskningsprojekt finansier-
at av Statens råd för byggnadsforskning, med start 1977.

Berry, B.J.L. - Horton, F.E. Geographic Perspectives on Urban
systems. Englewood Cliffs, USA 1970.

Betänkande och förslag till regionplan för Stockholm,
Stockholm 1936.

Björling, S. - Ståhlberg, B: Inflyttningen till Farsta.
Psu, KI, 1969

Bodström, K. - Matthiessen, Ch. red.: Storbyproblemer,
København og Stockholm. Københav 1978.

Carter, Harold: The Study of Urban Geography, London 1975

Davies, Morgan: Suburban Folk. A Study of Vårberg, Stock-
holm. Aberystwyth 1973.

Delegationen för informationssystemet företag - samhället,
1975:5

Domvall, M. - Lindh, Th.: Pågående proseminarieuppsats vid
Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet.
Behandlar bosättningsens geografiska fördelning för de an-
ställda vid Huddinge sjukhus.

Egnsplanrådet: Regionplan 1973 for hovedstadsregionen.
København 1974.

Elfving, Ch. - Thulin, L.: Rasbokil - nygamal ort. Psu,
KI, SU 1977.

Emilsson, Olle: Vällingby. Några drag i ett ABC-områdes
planläggning och utveckling. Psu, KI, SU, 1956

Eriksson, Per: Anställdas attityder och beteenden vid om-
lokalisering av ett företag inom Stockolmsregionen samt
arbetsresornas karaktär. Psu, KI, SU 1977

x Proseminarieuppsatser från Kulturgeografiska Institutionen,
Stockholms Universitet förkortas Psu, KI, SU

- Eriksson, Robert: Översiktlig storstadsplanering och välfärd. Institutet för social forskning. PM 1978-06-14.
- Erlandsson, Ulf: Företagsutveckling och utrymmesbehov. Meddelande från Lunds Universitets Geografiska Institution. Lund 1975.
- Gardell, Bertil: Anställdas attityd och beteende vid omlokalisering av företag. PA-rådets meddelande nr 30. Stockholm 1963.
- Gillgren, B. - Jansson, E.: AB RIFA flyttar till Kista. En studie av intra-urban företagsflyttning och samlokalisering av bostäder och arbete. Psu, KI, SU 1977.
- Herbert, David: Urban Geography, Plymouth 1972.
- Herbert, D.T. - Johnston, R.J.: Social Areas in Cities. Vol. 1: Spatial Processes and Form. London 1976.
- Holmberg, Sten: Stor-Stockholm, dess uppkomst och kommunikationer. Stockholm 1947.
- Hovedstadsrådet: Fire tidsfølgeskitser til realisering af Regionplan 1973, København 1976
- Höjer, J. - Ljungqvist, S.: Generalplan för Norra Botkyrka, Vällingby 1967.
- Jansson, Sven: Årstadal, en spekulatio n i bostadsnö d. Ur Vårt Stockholm. Stockholmsgillet. Stockholm 1964.
- Johansson, Ingemar: Den stadslösa storstaden. Stockholm 1974.
- Kahn, J. - Lindqvist, H.: Hembygd i storstad. Västerås 1977.
- Kristensson, Folke: Människor, företag och regioner. Stockholm 1967.
- Larsson, K. - Lundberg, A.: Ramstalund och Balingsta - två orter på bekvämt pendlingsavstånd från Uppsala. Psu, KI, SU 1978.
- Lindstrand, Sonia: De första inflyttarna till Husby - studie av flyttningsmönster. Psu, KI, SU 1974.
- Lindström, B. - Martin, J.: Länkningsberoende lokaliseringsmönster. Psu, KI, SU 1976.
- Logan, M.I.: Locational Behaviour of Manufacturing Firms in Urban Areas. Annals of the Ass. of American Geographers. Vol 56, 1966.
- Lundén, Thomas: Land Use Decisions in a Time-Space Framework - some Stockholm Examples. Meddelande från Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet, B 39. Stockholm 1977.
- Länsstyrelsen i Stockholms län: Länsplanering 1974, Planeringsunderlaget, bil 5.

Länsstyrelsen i Stockholms län: 1978:4, Länsrapport 78.

Mannegard, Margareta: Flyttningsmönster i Täby. Psu, KI, SU 1974.

Oderbeck, L. - Olsson, C-G. - Wall, R.: Förslag till indelning av Stockholmsområdet enligt sektorteorin. Psu, KI, SU 1977.

Pass, David: Vällingby and Farsta - from Idea to Reality, USA 1973.

Paulsson, Gregor: Svensk Stad. Stockholm 1950.

Popenoe, David: The Suburban Environment. Chicago 1977

Rosén, J. - Svensson, B.: Oxsätra-Akerlänna - ett exempel på levande landsbygd. Psu, KI, SU 1977.

Rosén, J. - Thulin, L.: Pågående proseminariearbete om Eriksbergs industriområde i Botkyrka kommun. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet.

Sangregorio, I-L. red.: Smalhus - framtidshem. Statens råd för byggnadsforskning T21:1978.

Springfeldt, Peter: Informationskanaler och informationsströmmar på arbetsmarknaden. Diskussionsutkast. ERU F2. Stockholm 1976.

SOU 1970: 41, 42. Företag och samhälle.

Stockholms fastighetskontor: Bostadskomplettering - förnyelse i äldre ytterstadsområden. Stockholm 1974.

Stockholms förstäder och villasamhällen. Stockholm 1911.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Diskussionsunderlag för regionplan 78, "Vilka mål ska vi ha". Stockholm 1975.

Stockholms läns landsting, regionplanenämnden: Förslag till program för regionplan 78 för kommunerna i Stockholms län. 1976.

Stockholms läns landsting, regionplane- och näringslivsnämnden: Preliminärt förslag till regionplan 1978 i två alternativ. Stockholm 1978, 3 delar.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret - näringspolitik: Rapport 1978:4, Industri i Stockholms län.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Landstingets miljöinventering del 2. Restider vid persontransporter.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Rapport 1976:1, Alternativa fysiska regionstrukturer.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Rapport 1976:4, Arbetsresor i Stockholmsregionen.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: PM - om metoder vid fördelning av arbetsplatser. Maj 1978.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Rapport 1975:4. Åtkomlighet i schematiska regionstrukturer.

Stockholms läns landsting, regionplanekontoret: Länets flyttare - delrapport nr. 3 från en enkätundersökning 1976/77. September 1978.

Stockholms läns landsting, utbildningsnämnden: PM 1977.11.01. Översyn av sektorindelning för gymnasieskolan i Stockholms län.

Stockholmstraktens regionplanekontor: Skiss 1966 till regionplan för Stockholmstrakten. Stockholm 1967.

Stockholms stads stadsplanekontor: Det framtida Stockholm - riktlinjer för Stockholms generalplanearbete. Stockholm 1946.

Stockholms stads stadsplanekontor: Förslag till generalplan för Stockholm. Stockholm 1952.

Stockholms stads stadsbyggnadskontor: Generalplan för Kista, Husby och Akalla inom stadsdelen Järvafältet i Stockholm. Stockholm 1969.

Svenska Kommunförbundet: Kommunen och näringslivet. 1975.

Vallas, Ago: Pendlingsmönstret i Stor- Stockholm år 1965. Kulturgeografiska Institutionen, Stockholms Universitet.

Widlert, Staffan: Lokalt arbetsresande. Stockholms läns landsting, trafikkontoret, rapport 1978:1.

Vinatea, O. - Olafsson, O.: Inpendlingen till Farsta (Televerket) och Råcksta (Vattenfall). Förändringar i inpendlingsfälten 1965-70-75. Psu, KI, SU 1977

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag 770079-2 från
Statens råd för byggnadsforskning till Kulturgeografiska
institutionen vid Stockholms universitet**

R77:1979

ISBN 91-540-3047-1

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

Art.nr: 6600977

**Abonnemangsgrupp:
Ingår ej i abonnemang**

**Distribution:
Svensk Byggtjänst, Box 7853
103 99 Stockholm**

Cirka pris: 40 kr exkl moms